PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SP

45

SKRZYDLATA POLSKA

● (1980) ● 1989–11–05 CENA 250 zł

SPADOCHRONOWA GWIAZDA

Zdjęcia: KRYSTYNA PĄCZKOWSKA

Z LOTU PO KRAJU

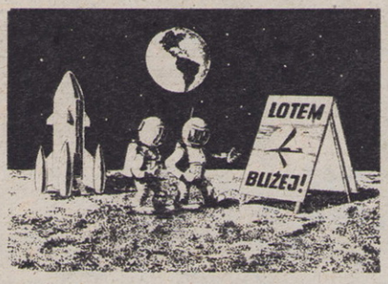
KONFERENCJA HISTORYCZNA SENIORÓW LOTNICTWA

Rada Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL i Klub Miłośników Historii Lotnictwa zorganizowały 20 października w Warszawie konferencję historyczną nt. „70 lat polskiego lotnictwa i jego przyszłość". Tezy wprowadzające do dyskusji opracował i obrady prowadził przewodniczący Rady **Edward Głąb.**

W dyskusji, nawiązując do tradycji naszego lotnictwa, zwracano uwagę na występujące w obecnym kryzysie gospodarczym zagrożenia dla dalszego rozwoju lotnictwa i przemysłu lotniczego. Z zadowoleniem przyjęto zgłoszoną na łamach „Skrzydlatej Polski" inicjatywę dyrektora naczelnego PZL Warszawa Okęcie Ryszarda Leji powołania Krajowej Rady Lotnictwa, społecznego organu koordynującego całokształt spraw lotnictwa cywilnego we współpracy z lotnictwem wojskowym. Postanowiono także powołać zespół dla opracowania społecznego raportu o stanie polskiego lotnictwa dla przedstawienia go najwyższym władzom państwowym.

Po konferencji odbyło się posiedzenie plenarne Rady Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie PRL.

Do obrad konferencji powrócimy w jednym z następnych numerów.



Rys.: J. Kuzka

WCZORAJ, DZIŚ I JUTRO LOTU

Z okazji obchodzonego w roku bieżącym 60-lecia Polskich Linii Lotniczych LOT, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji i LOT zorganizowały w dniach 23—24 października br. w Domu Technika NOT w Warszawie sympozjum poświęcone tradycji, współczesności i przyszłości polskiego przewoźnika lotniczego. Sekretarzem naukowym sympozjum był mgr inż. **Eligiusz Kołodziński,** a sekretarzem organizacyjnym inż. **Kazimierz Szumielewicz.**

Opublikowano i wygłoszono kilkanaście referatów z okresu tworzenia komunikacji lotniczej w Polsce, jej odbudowy po II wojnie światowej i dalszego rozwoju. Omówiono kierunki rozwoju przewozów pasażerskich i towarowych po 1990 oraz przedstawiono prognozy do 2000 roku. Uczestnicy sympozjum zapoznali się na lotnisku Okęcie ze sprzętem LOTU, w tym z Boeingiem 767-200ER i Tu-154M oraz obejrzeli filmy lotnicze.

Do obrad sympozjum powrócimy w jednym z następnych numerów.

ROZBUDOWA LOTNISKA W RĘBIECHOWIE

W ciągu najbliższych 6 lat lotnisko gdańskie w Rębiechowie na Wybrzeżu Gdańskim poddane będzie szybkiej modernizacji i rozbudowie. Wówczas rzeczywiście będzie drugim po Warszawie portem lotniczym w kraju. Na rozległym terenie blisko 60 tys. m² trwa już budowa ogromnej bazy paliw z hydrantowym systemem tankowania samolotów, podobna do tej, jaka równolegle wznoszona jest na Okęciu. Powstaje też zespół obsługi startowej — baza sprzętu z warsztatem naprawczo-remontowym, który służyć będzie do sprawnej obsługi technicznej i pasażerskiej oraz utrzymania gotowości sprzętu naziemnego.

ZJAZD ABSOLWENTÓW LICEUM LOTNICZEGO W ZIELONEJ GÓRZE

Zjazd absolwentów z okazji dziesięciolecia Liceum Lotniczego im. kpt. pil. Eugeniusza Horbaczewskiego odbył się w połowie października w Ogólnokształcącym Liceum Wojskowym w Zielonej Górze. Wzięło w nim udział 130 absolwentów Liceum Lotniczego, w większości oficerów lotnictwa, którzy przekazali dyrektorowi OLW pil. dr. **Stefanowi Bulandzie** 200 tys. zł na zakup pomocy dydaktycznych.

ŚWIĘTO LATAWCA

Na lotnisku Piastów Aeroklubu Radomskiego przeprowadzone zostały w dniach 14—15 października br. finały XXVII Ogólnopolskich Zawodów Latawcowych zorganizowane przez CZSS Społem przy współpracy Aeroklubu PRL. W zawodach wzięło udział po 29 zawodników w klasach latawców płaskich i skrzynkowych. W wyniku łącznej oceny technicznej i poprawności lotu najwyżej sklasyfikowano następujących zawodników: w klasie latawców płaskich — 1. **Sławomir Truchan** (Suwałki) — 37,75 pkt., 2. **Kamila Szyszka** (Środa Wlkp.) — 37,18 pkt., 3. **Alicja Matusz** (Zgierz) — 36,33 pkt.; w klasie latawców skrzynkowych — 1. **Beata Trzcińska** (Warszawa) — 36,72 pkt., 2. **Paweł Krewski** (Lublin) — 36,37 pkt., 3. **Maciej Biwejnis** (Suwałki) — 36,08 pkt.

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI REDUKCYJNYCH

W salach Klubu Międzynarodowej Prasy i Książki w Świdnicy odbyły się w dniach 21—22 października Mistrzostwa Polski Redukcyjnych Modeli Lotniczych w klasach F4IA/B/C. Startowali zawodnicy zakwalifikowani w rozgrywkach półfinałowych we Wrocławiu i Zielonej Górze. Organizatorem zawodów finałowych był Aeroklub Ziemi Wałbrzyskiej.

W SKRÓCIE

● Wybitny działacz Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, m. in. przewodniczący Rady Redakcyjnej dwumiesięcznika „Astronautyka", prof. dr hab. Mieczysław Subotowicz z Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, odznaczony został Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.

● Wkrótce otwarte zostanie w hotelu Warsaw-Marriott w Warszawie biuro handlowe Izraelskich Linii Lotniczych El Al.

● Nakładem Ludowej Spółdzielni Wydawniczej ukazały się wspomnienia matki pierwszego kosmonauty, Anny Gagarinowej, pt. „Pamięć", spisane przez T. Kopyłowa. Cena 750 zł.

● Szkoła podstawowa nr 6 w Pile otrzymała imię Lotników Polskich. W uroczystości jego nadania wziął udział zastępca dowódcy WL ds. liniowych gen. bryg. pil. Roman Harmoza.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- DYNAMICZNY LOT
- NA TRASIE CANNES—WARSZAWA
- POZOSTANĄ W NASZEJ PAMIĘCI
- POCZĄTEK PODRÓŻY MAGELLANA
- ASTRONAUTYKA A EKOLOGIA
- ŚWIATOWY ZJAZD LOTNIKÓW POLSKICH
- NAJWIĘKSZY

Z KSIĄŻKĄ WKiŁ W ŚWIAT NAUKI I TECHNIKI

W Muzeum Techniki w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie odbyła się 23 października br. uroczystość otwarcia wystawy „Z książką WKiŁ w świat nauki i techniki". Na wystawie zaprezentowano czterdziestoletni dorobek Wydawnictw Komunikacji i Łączności (1949—1989). Wśród licznych książek i czasopism z zakresu szeroko rozumianej komunikacji i łączności, są również książki lotnicze i modelarskie oraz „Skrzydlata Polska".

Na uroczystości obecny był wiceminister transportu, żeglugi i łączności **Zbigniew Palczewski,** a otwarcia wystawy dokonał dyrektor-redaktor naczelny WKiŁ, **Wiesław Jeżewski.**

Wystawa trwać będzie kilka tygodni, a być może nawet do końca roku. W soboty i niedziele przewidziano sprzedaż książek WKiŁ, w tym nowości wydawniczych.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **USA.** Koncern McDonnell Douglas wstrzymał, wzorem Boeinga, prace badawcze nad samolotem pasażerskim wyposażonym w silniki śmigłowentylatorowe (propfan). Prace nad tego typu silnikiem trwały cztery lata i pochłonęły ponad 10 mln dolarów. Chociaż silnik ten zużywa o 35 procent paliwa mniej niż silnik turboodrzutowy, to jednak spotkał się — jak twierdzi dyrektor generalny programu budowy MD-90 Walter Orlowski — z chłodnym przyjęciem ze strony światowych przewoźników lotniczych. Silnik propfan kosztuje bowiem o 40 procent więcej niż turboodrzutowy. Obecna niska cena paliwa lotniczego nie skłania linii lotniczych do tak wysokich wydatków.

● **FAI.** Według danych zarejestrowanych przez międzynarodowe komisje specjalistyczne FAI, baloniarstwo jest uprawiane w 33 krajach, szybownictwo — w 48, motolotniarstwo — w 22, sport samolotowy — w 46, sport śmigłowcowy — w 10, spadochroniarstwo — w 60, lotniarstwo — w 41, modelarstwo — w 58, akrobacja szybowcowa — w 17, a akrobacja samolotowa — w 36 krajach.

● **ZSRR.** Dwaj młodzi ludzie — radziecki student i obywatel Danii — podjęli w końcu września próbę przelotu balonem nad centrum Moskwy i lądowania na Placu Czerwonym. W ten sposób — jak pisał dziennik „Prawda" — chcieli powtórzyć wyczyn zachodnioniemieckiego pilota Mathiasa Rusta, który lądował swego czasu na samolocie Cessna koło Kremla. Młodym pilotom, chociaż wystartowali na balonie z odległego o kilka kilometrów od Placu Czerwonego Parku Kultury im. M. Gorkiego, nie udało się powtórzyć wyczynu Rusta. Silny wiatr zepchnął balon w stronę Tuszyna i Strogina, gdzie ostatecznie wylądowali.

● **IZRAEL.** Syryjski pilot samolotu myśliwskiego MiG-23 zdezerterował 11 października do Izraela, gdzie po wylądowaniu poprosił o azyl polityczny. Natychmiast pod kierownictwem szefa sztabu armii izraelskiej Dana Szomrona wszczęto śledztwo dla wyjaśnienia, w jaki sposób syryjski MiG-23 zdołał niepostrzeżenie wtargnąć w izraelski obszar powietrzny i wylądować na małym lotnisku rolniczym na północy Izraela.

● **FILIPINY.** Tajfun „Dan", który 11 października zaatakował Filipiny, dokonał niezwykłego spustoszenia w 8-milionowej stolicy — Manili. Poważne szkody wyrządził na miejscowym lotnisku komunikacyjnym. Wichura rzuciła na płycie lotniska omański Boeing 707 na stojący w pobliżu samolot DC-10 prezydenta Bangladeszu. Wskutek zderzenia zostały zniszczone silniki samolotu prezydenckiego, a omański B.707 uszkodził jedno ze swych skrzydeł.

● **USA.** Drugi pod względem znaczenia amerykański producent samolotów, koncern McDonnell Douglas, zapowiedział produkcję nowej rodziny samolotów pasażerskich średniego zasięgu, oznaczonej symbolem MD-90. Będzie to zmodernizowana wersja produkowanych obecnie samolotów MD-80. Nowa seria samolotów, której pierwsze egzemplarze opuszczą halę montażową w 1994, będzie wyposażona w najcichsze z wytwarzanych na świecie silniki typu V-2500. Ich producentem jest międzynarodowe konsorcjum zrzeszające takie wytwórnie, jak: Pratt-Whitney (USA), Rolls-Royce (W. Brytania), Fiat Aviazione (Włochy), Motoren und Turbinen Union (RFN) i Aero Engines (Japonia). Silniki te montowane są też w zachodnioeuropejskim aerobusie A.320. MD-90 produkowane będą w wersjach 114—153 oraz 180-miejscowej.

● **ZSRR.** Dziennik „Krasnaja Zwiezda" ujawnił 29 września br., że w 1954 Związek Radziecki dokonał podczas manewrów eksplozji bomby atomowej w pewnej odległości od oddziałów ukrytych w okopach i schronach, aby sprawdzić zdolność żołnierzy do prowadzenia walki na terenie skażonym. Aby zmniejszyć zasięg radioaktywności i opadu promieniotwórczego, eksplozję bomby zrzuconej z samolotu przeprowadzono na wysokości 300—500 m. Dziennik podał, że podczas próby nie było żadnych ofiar, nikt nie doznał obrażeń, nie napisał jednak, czy u żołnierzy uczestniczących w ćwiczeniach wystąpiły później jakieś skutki działania radioaktywności, na którą mogli być narażeni po eksplozji.

● **USA.** Rzecznik Marynarki Wojennej USA w Norfolk podał 8 października, że w ciągu 24 godzin na pokładzie lotniskowca „John Kennedy" awariom uległy 2 amerykańskie samoloty wojskowe. 6 października samolot myśliwski F-14 Tomcat uderzył podczas lądowania w urządzenie przeciwpożarowe. Maszyna stanęła w płomieniach i runęła do morza. Dwóch pilotów katapultowało się, zostali wyłowieni przez śmigłowiec. 7 października w samolocie Viking S-3 nastąpiły problemy ze startem, załoga katapultowała się — 3 osoby zginęły, a jedna doznała niegroźnych obrażeń.

● **ZSRR.** Władze radzieckie przeprosiły amerykańską marynarkę wojenną za to, że jeden z radzieckich okrętów wojennych pomyłkowo ostrzelał w końcu września amerykański lotniskowiec P-3. Do incydentu doszło na międzynarodowych wodach na południe od greckiej wyspy Kreta. Jeden z pocisków odpalonych z pokładu prowadzącego ćwiczenia ogniowe radzieckiego okrętu trafił przypadkowo w znajdujący się akurat w pobliżu amerykański lotniskowiec. Nikt z załogi lotniskowca nie doznał obrażeń.

● **USA.** Uzdolniony ośmiolatek Mathew lądował samolotem turystycznym na lotnisku La Guardia w Nowym Jorku. Jest on najmłodszym pilotem, który dokonał przelotu przez całe Stany Zjednoczone — od zachodniego (start w Los Angeles) do wschodniego wybrzeża. Latem 1990 Mathew zamierza wykonać przelot do Lusaki, aby — jak powiedział — „zebrać pieniądze i nakarmić głodne dzieci afrykańskie". Obecny lot miał zwrócić uwagę na ten plan młodziutkiego pilota amerykańskiego.

● **IZRAEL.** Samoloty linii lotniczych El Al latają regularnie do: Amsterdamu, Aten, Bostonu, Brukseli, Budapesztu, Bukaresztu, Chicago, Johannesburga, Kairu, Kolonii, Kopenhagi, Londynu, Los Angeles, Madrytu, Marsylii, Miami, Monachium, Montrealu, Nairobi, Nowego Jorku, Paryża, Rzymu, Sztokholmu, Warszawy i Wiednia. El Al, który przewozi rocznie ok. 1,5 mln pasażerów, otworzy wkrótce połączenie lotnicze do Jugosławii.

● **ZSRR.** Już po zmroku o 19:30 12 października br. na lotnisku w Kirowabadzie na Kaukazie doszło do kolizji dwóch samolotów wojskowych, w wyniku której zginęło 6 osób. Pilotowany przez dwuosobową załogę bombowiec Su-24 na pięćsetnym metrze rozbiegu zaczepił skrzydłem stojący na poboczu autobus i zaraz potem staranował stojącego w pobliżu An-12, który w chwili zderzenia znajdował się na stanowisku napełniania paliwem. Obsługiwało go 5 osób, wszyscy zginęli w płomieniach. Widząc grożące niebezpieczeństwo, nawigator bombowca zdążył w ostatniej chwili katapultować się, pilot zginął na miejscu. Stwierdzono, że — niezależnie od winy pilota Su-24, który wyprowadził samolot nie na początek drogi startowej lecz pomocniczej, przeznaczonej do kołowania (odchodziła od drogi startowej pod praktycznie niezauważalnym kątem 6°) — uchybień dopuścili się kierownik lotów i jego pomocnik, którzy nie śledzili z należytą uwagą startu samolotu Su-24.

● **USA.** W związku z Igrzyskami Dobrej Woli Seattle'90, właściciele linii lotniczej Alasca Airlines zamierzają utworzyć swoisty most powietrzny między portami lotniczymi w ZSRR a Seattle. Linie te są jednym ze sponsorów igrzysk i dysponują odpowiednim sprzętem, samolotami dalekodystansowymi typu Boeing i Douglas.

● **AUSTRALIA.** Linie lotnicze Ansett złożyły w Airbus Industrie zamówienie na 12 samolotów A.321.

● **FRANCJA.** 15 października linie lotnicze UTA uruchomiły 2 razy w tygodniu regularne połączenie Marsylii z Nowym Jorkiem.

RADOŚCI ASPIRANTÓW

PAWEŁ, JACEK I REMIGIUSZ UZYSKALI W JEŻOWIE SUDECKIM PATENTY LOTNICZE I WYKONALI TURĘ LOTÓW NA POKŁADZIE HARCERSKIEGO JAKA-12. NIE BYŁOBY W TYM NIC SZCZEGÓLNEGO, GDYBY NIE FAKT, ŻE WSZYSCY TRZEJ... PORUSZAJĄ SIĘ NA WÓZKACH INWALIDZKICH.

Harcerskie Koło Lotnicze TRAWERS w Złotoryi to jedyny w kraju ośrodek ZHP, którego zaplecze techniczne i kadrowe umożliwia samodzielne prowadzenie pełnego szkolenia lotniczego. Bez żadnych dotacji, opierając się na środkach wypracowanych przez członków oraz darowiznach, TRAWERS zgromadził odpowiednią bazę sprzętową: samolot Jak-12, spadochrony, radiostacje, samochody terenowe itd. Kadrę tego HKL-u stanowią doświadczeni instruktorzy, piloci i mechanicy, posiadający szereg uprawnień lotniczych.

Od lat TRAWERS otwarty jest dla wszystkich harcerzy-lotników z terenu całego kraju. Złotoryjski HKL organizuje szereg obozów lotniczych oraz imprez o charakterze popularyzatorskim, a także wielobój spadochronowy, szkolenie teoretyczne i praktyczne oraz pokazy lotnicze.

Latem br. „trawersi" zorganizowali samodzielnie w Jeżowie Sudeckim harcerski Centralny Obóz Lotniczy, w którym uczestniczyło 60 harcerzy, reprezentujących najaktywniejsze środowiska lotnicze w ZHP. Szkolenie prowadzono w następujących specjalnościach: pilotaż samolotowy, nawigacja lotnicza, spadochroniarstwo i jego popularyzacja. Kadrę obozu, którego komendantem był Jan Cz. Kusek, stanowili: Marcin Jaxa-Rożen, Jerzy Kozdraś, Radomir Korsak, Henryk Kościółek, Jerzy Połuch, Tadeusz Stasiewicz, Tadeusz Wiatr i Sylwester Dorabiała.

Dwunastoosobowa grupa harcerzy w wieku 13 — 18 lat odbyła szkolenie samolotowe umożliwiające uzyskanie patentu pilota-aspiranta według programu obowiązującego w HKL TRAWERS. Przedstawiliśmy go obszernie w SP18/1989. Przypominamy tylko, że składa się na niego cykl zajęć teoretycznych z przedmiotów obowiązujących w szkoleniu samolotowym APRL (w wymiarze po około 2 godz. każdy) oraz szkolenie praktyczne w powietrzu, obejmujące wybrane umiejętności pilotażowe m.in. start i lądowanie, budowa kręgu nad lotniskiem, loty nawigacyjne po trasach. Każdy uczestnik obozu wylatał na dwusterze od 3'50" do 4'10". Ponadto w ramach współpracy Aeroklub Jeleniogórski udostępnił harcerzom Zlina-42, celem zapoznania szkolonych z lotami akrobacyjnymi.

Ze względów metodycznych i organizacyjnych część lotów na Jaku musiała być przeprowadzana w rejonie lotniska Jelenia Góra. Harcerze spotkali się z życzliwością ze strony szefa wyszkolenia miejscowego aeroklubu Wiesława Dziedzio, który obok własnych zajęć dodatkowo koordynował ruch harcerskiego samolotu. W ramach lotów nawigacyjnych harcerze odwiedzili Jakiem uczestników obozów lotniczych w Lubinie, Mirosławicach i Zielonej Górze.

Po egzaminach z wyszkolenia teoretycznego i wykonaniu lotów sprawdzających wydano — po raz pierwszy — 11 patentów i odznak pilotów-aspirantów. Patent numer 001 otrzymała jedynaczka w tym gronie, Monika Sosnowska z HKL Trawers, uczennica siódmej klasy szkoły podstawowej. Kolejne patenty zdobyli: Michał Synowiec (Warszawa), Zenon Durachta (HKL TRAWERS), Łukasz Marciniak (Legnica), Krystian Niciński (Otwock), Paweł Marciniak (Legnica), Tomasz Paszkiewicz (HKL TRAWERS), Bartosz Zaremba (Legnica), Bartłomiej Kaliński (Przemyśl) oraz Jarosław Gołaczewski i Beniamin Matecki (obaj HKL TRAWERS).

Zdobywcy patentów uzyskali prawo do noszenia jednej z najnowszych odznak lotniczych — pilota-aspiranta. Odznaka to stylizowany orzeł lotniczy (barwy srebrnej), trzymający w dziobie wieniec złoty, a w nim oksydowany krzyż harcerski. Wymiary odznaki: 35 mm na 27 mm. Jest ona noszona na lewej piersi, 2 cm powyżej krzyża harcerskiego.

Równolegle ze szkoleniem samolotowym prowadzono zajęcia z nawigacji lotniczej. Umożliwiały one uzyskanie patentu nawigatora-aspiranta.

Paweł Kozłowski, Jacek Wodzyński i Remigiusz Michalak zostali zaproszeni na obóz po nawiązaniu korespondencji listownej z TRAWERSEM, o działalności którego dowiedzieli się ze „Skrzydlatej Polski". Prócz wielu godzin wykładów, pracy na mapie i z suwakiem, treningów w łączności radiowej, prowadzenia chronometrażu i innych, wykonali turę lotów jako nawigatorzy pokładowi. Mimo że na obozie lotniczym byli po raz pierwszy, to zadziwili kolegów zaradnością i wytrwałością w pokonywaniu trudności. Nie byłoby w tym nic szczególnego, gdyby nie fakt, że wszyscy trzej... poruszają się wyłącznie na wózkach inwalidzkich.

Górski teren był dla nich dodatkowym utrudnieniem. Ich dzielność i zapał do latania zyskały sympatię uczestników i kadry obozu, lecz egzaminy zdawali bez żadnej taryfy ulgowej. Po wykonaniu lotów sprawdzających właśnie oni uzyskali pierwsze patenty nawigatorów-aspirantów. Jan Cz. Kusek — prowadzący to szkolenie — zapowiedział rozszerzenie na następnym obozie grupy niepełnosprawnych harcerzy — kandydatów na nawigatorów.

W szkoleniu spadochronowym uczestniczyły 22 osoby, w tym dziewczęta: Anna Bera z TRAWERSU i Joanna Rodziewicz z Giżycka. Skoki spadochronowe zostały poprzedzone szkoleniem teoretycznym i zajęciami naziemnymi. Skakano z harcerskiego Jaka-12, który — korzystając z przerwy w szkoleniu aspirantów — po wymontowaniu jednego drążka, służył przez kilka dni do wywożenia spadochroniarzy.

Przez wiele lat złotoryjscy harcerze korzystali gościnnie z samolotu Aeroklubu Jeleniogórskiego, współpracując z miejscową sekcją spadochronową. W tym roku mieli okazję zrewanżować się, bowiem w aeroklubie zabrakło w lipcu samolotu dla spadochroniarzy. Skoczkowie aeroklubowi gościli więc często na pokładzie harcerskiego Jaka, wspomagając instruktora Tadeusza Wiatra w szkoleniu najmłodszych spadochroniarzy z ZHP. Na zakończenie szkolenia, 22 osoby uzyskały harcerski znak spadochronowy. Nadano także 28 patentów popularyzatorom spadochroniarstwa. Warto dodać, że gościem harcerzy na obozie w Jeżowie Sudeckim był prezes honorowy HKL TRAWERS, Stefan Karabczyński, były żołnierz I Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej, której imię noszą „trawersi" z dumą. Harcerze-spadochroniarze odbyli ponadto cykl zajęć ze wspinaczki wysokogórskiej w Rudawach Janowickich, strzelectwa, taktyki działań specjalnych oraz motorowodniactwa. Wydaje się, że generał Sosabowski byłby z nich dumny, tym bardziej że w Holandii uczestniczyli w obchodach 45 rocznicy operacji Market-Garden i walk 1 PSBS pod Arnhem, bezpośrednio stykając się z tradycją na dawnych polach bitewnych.

Szkolenie aspirantów — pilotów i nawigatorów — ma dla lotnictwa aspekt nie tylko praktyczny, lecz także wychowawczy i popularyzatorski, ponieważ obejmuje w ZHP najmłodszych adeptów przygody lotniczej. Próba dotarcia z czynnym uprawianiem sportu lotniczego do tej grupy wiekowej nastolatków, którzy nie są i ze względu na wygórowane wymagania zdrowotne ustalone pod kątem li tylko lotnictwa wojskowego, nie będą członkami aeroklubów — powiodła się TRAWERSOWI. Szkolenie najmłodszych przebiegało przy szczególnej dbałości organizatorów o najwyższy poziom bezpieczeństwa lotniczego.

(C)

Harcerze ze Stołecznego Centrum Rehabilitacji w Konstancinie na obozie lotniczym (u góry) oraz aspiranci z HKL TRAWERS przed lotem (poniżej).

Zdjęcia: M. Synowiec i J. Kozdraś

BALONY nad LECHEM

HENRYK KUCHARSKI
Korespondencja własna z Austrii

Lech (historyczna Licca) nad rzeką Lech w alpejskim masywie Arlberg jest znanym w Austrii ośrodkiem sportów zimowych. Od wiosny do jesieni, gdy nie ma śniegu w Lechu leżącym na wysokości 1 450—1 720 metrów, otoczonym górami, których wierzchołki sięgają 2 500—2 700 m, życie płynie wolniejszym rytmem, chociaż i wtedy nie brak turystów i atrakcji dla nich. We wrześniu br. jedną z nich były Międzynarodowe Zawody Balonowe o nagrodę im. Jamesa Gordona Bennetta.

W trzydziestej trzeciej edycji tej tradycyjnej imprezy, zapoczątkowanej w 1906 roku, wzięło udział dwanaście dwuosobowych załóg i tyleż balonów gazowych: jedenaście o pojemności 1 050 m³ i jeden — Motor Columbus — o pojemności 1 000 m³. Po trzy załogi reprezentowały RFN, Szwajcarię i USA, dwie — Polskę i jedna — Austrię. W ekskluzywnym towarzystwie czołowych pilotów świata było wielu znajomych z poprzednich zawodów o niezwykle cenioną nagrodę im. Gordona Bennetta. Pucharu wykonanego z górskiego kryształu bronili reprezentanci gospodarzy, czterokrotni pod rząd zwycięzcy tej imprezy, Josef Starkbaum i Gert Scholz, na nowoczesnym balonie bezsieciowym brytyjskiej firmy Thunder-Colt. Na tę doświadczoną załogę liczyli gospodarze imprezy, wysoko cenili ją także rywale. Przed startem do grona faworytów zaliczano również załogę szwajcarską Karl Spenger — Martin Messner, zwycięzców tej imprezy w 1984. Ekipa polska liczyła przede wszystkim na załogę dowodzoną przez doświadczonego Stefana Maknego, który wraz z Ireneuszem Cieślakiem wygrał nagrodę im. Gordona Bennetta w 1983, a z obecnym partnerem Grzegorzem Antkowiakiem przed rokiem był drugi. Bardzo wysoko notowana była także załoga amerykańska Joe Kittinger — Robert Snow. Jednak również pozostałe załogi nie były bez szans a każda z nich liczyła na sukces.

Na zdjęciach: powyżej — balony przed startem. W głębi SP-BZO FSO Polonez; obok — J. Starkbaum (z prawej) i G. Scholz oraz widok ogólny Lecha. Biała strzałka wskazuje miejsce startu balonów. Zdjęcia: J. Czerniawski i archiwum

15 września w miejscowej szkole odbyło się zebranie informacyjne załóg, a wieczorem, w czterogwiazdkowym Hotelu Krone — uroczyste otwarcie imprezy i wspólna kolacja. Następnego dnia rano uczestnicy zawodów spotkali się na odprawie przedstartowej w Hotelu Schmelzhof. Wkrótce potem na pobliskiej, niewielkiej łące zaczęto rozkładać kolorowe powłoki balonów i otaczać je wkoło dziesiątkami wypełnionych worków balastowych. Niebawem pracownicy firmy Linde zaczęli napełniać powłoki wodorem z licznych sprzężonych butli, przywiezionych na czterech dużych przyczepach samochodowych. Każde z dwóch ujęć mogło napełniać cztery balony jednocześnie.

Napełnianie balonów jest okresem intensywnej i ciężkiej pracy dla obsługi, którą dla polskich balonów stanowiła nasza ekipa: jej kierownik Eugeniusz Hilczer, Edward Krajczyński, Jerzy Czerniawski, Ryszard Nocoń, Marek Matuszelański, Grażyna Dobczyńska i autor niniejszego. Natomiast zawodnicy, Stefan Makne i Grzegorz Antkowiak oraz Waldemar Ozga i Piotr Szary wypoczywali nieco i czynili ostatnie przygotowania do startu.

W miarę napełniania powłok balonowych przybywało widzów na Schmelzhofwiesen. O 19:30 wśród kołyszących się majestatycznie na lekkim wietrze kolorowych balonów rozpoczęła koncert orkiestra w paradnych strojach. Nad Lechem zapadł zmrok rozjaśniany światłami licznych hoteli i pensjonatów oraz reflektorami. Tuż przed 20:00 na specjalne podium przyprowadzono pierwszy, lekko odważony balon. Zgodnie z losowaniem był to numer konkursowy 11 czyli D-Columbus z załogą amerykańską Joe Kittinger — Robert Snow. Punktualnie o dwudziestej przy dźwiękach hymnu narodowego, najlepszych życzeniach przyjaciół i brawach publiczności Amerykanie jako pierwsi wznieśli się w powietrze, rozpoczynając 33. Międzynarodowe Zawody Balonowe o nagrodę im. Jamesa Gordona Bennetta. Towarzyszyły im także słowa spikera: Szczęśliwego lotu i lądowania.

O 20:05 jako druga wystartowała nasza SP-BZR Polonia z Waldemarem Ozgą i Piotrem Szarym, którzy mieli numer konkursowy 6. Także towarzyszył im hymn narodowy, jakże bliski sercu Mazurek Dąbrowskiego oraz nasze gorące pożegnania i życzenia. O 20:25 jako siódmy z kolei uniósł się w powietrze numer konkursowy 5 czyli SP-BZO FSO Polonez ze Stefanem Makne i Grzegorzem Antkowiakiem. Ceremonia i życzenia powtórzyły się. O 20:40 z podium startowego w czerń nocy jako ostatni wzbił się HB-BGN Bad Zurzach ze Szwajcarami Alfredem Naterem i Otto Andereggiem, mającymi numer konkursowy 7.

Na ciemnym niebie nad Lechem jakby przybyło gwiazd. Były to światła niewidocznych balonów przesuwających się powoli na północny wschód, by po godzinie zniknąć za horyzontem. Przedtem nawiązaliśmy kontakt radiowy z Waldemarem Ozgą, który poinformował nas, że SP-BZR Polonia jest na wysokości 2 500 metrów i leci z kursem 30 stopni. Jej załodze jeszcze raz życzyliśmy szczęśliwego lotu.

Następnego dnia długo nie mieliśmy wiadomości o balonach, zwłaszcza polskich, które interesowały nas szczególnie. Mimo to dwie nasze wysłużone wołgi pojechały w stronę Wiednia z przewidywanym kierunkiem lotu balonów, by być jak najbliżej polskich załóg. Tymczasem w powietrzu, w bezszelestnej ciszy właściwej tylko balonom gazowym, podczas powolnego, majestatycznego lotu toczyła się rywalizacja sportowa.

Początkowo balony leciały w niedalekiej od siebie odległości, z kur-

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

33 MIĘDZYNARODOWE ZAWODY BALONOWE IM. JAMESA GORDONA BENNETTA

Miejsce i data startu: Lech /Austria/ • 16.09.1989

Miejsce	Załoga /pilot - II pilot/ - Państwo	Balon	Odległość	Czas	Miejsce lądowania
1	Josef Starkbaum - Gert Scholz /Austria/	OE-PZS Polarstern	911,2 km	37 h 33 min	Baterliget k. Debreczyna /Węgry/
2	Thomas Fink - Erich Märkl /RFN/	D-Augsburg	894,1 km	39 h 32 min	Nyiracsad k. Debreczyna /Węgry/
3	Joe Kittinger - Robert Snow /USA/	D-Columbus	809,4 km	34 h 01 min	Hejcepapi k. Miszkolca /Węgry/
4	Gerold Singer - Silvan Osterwalder /Szwajcaria/	HB-BJB Solvay	748,4 km	25 h 52 min	Tisovec k. Klokoca /CSRS/
5	Karl Spenger - Martin Messner /Szwajcaria/	HB-BFC Jura	731,9 km	42 h 47 min	Namestovo /CSRS/
6	Alfred Nater - Otto Anderegg /Szwajcaria/	HB-BGN Bad Zurzach	691,2 km	22 h 07 min	Perihegyi k. Budapesztu /Węgry/
7	Helma Sjuts - Alfred Derks /RFN/	D-Continentale	669,0 km	30 h 59 min	Sedliste k. Ostrawy /CSRS/
8	Randy Woods - Gordon Bering /USA/	D-Aspen	576,1 km	22 h 01 min	Piestiany /CSRS/
9	Waldemar Ozga - Piotr Szary /Polska/	SP-BZR Polonia	510,6 km	20 h 53 min	Leimersdorf k. Eckertsau /Austria/
10	Lawrence "Fred" Hyde - Dewey Reinhard /USA/	HB-BJS Motor Columbus	496,7 km	20 h 27 min	Sopron /Węgry/
11	Stefan Makne - Grzegorz Antkowiak /Polska/	SP-BZO FSO Polonez	486,4 km	22 h 56 min	Himberg k. Schwechatu /Austria/
12	Volker Kuinke - Gustav Vormbäumen /RFN/	D-Euregio	272,2 km	20 h 19 min	Igelbach k. Vilshofen /RFN/

Awers i rewers Medalu im. Pelagii Majewskiej. Opracowanie Andrzej Radziejowski. Średnica medalu — 70 mm, posrebrzany; tłoczenie wykonano w Mennicy Państwowej.

FAI w WARNIE

● 82. Konferencja Generalna FAI zatwierdziła Medal im. PELAGII MAJEWSKIEJ.

● Honorowy Dyplom FAI dla Zespołu otrzymała WYŻSZA OFICERSKA SZKOŁA LOTNICZA w Dęblinie.

● Dyplomy im. P. Tissandier'a dla BERNARDA KOSZEWSKIEGO i PAWŁA WŁODARCZYKA.

● Przyjęcie polskiej propozycji wprowadzenia od 01.01.1990 nowego promienia kuli ziemskiej (6371,0 km) dla potrzeb homologacji wyczynów lotniczych.

W Bułgarii po raz pierwszy zorganizowano konferencję generalną Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Jej gospodarzem w dniach 25—30 września br. w Warnie była Bułgarska Federacja Sportu Lotniczego, która członkiem FAI jest od 1954. Przewodniczy Federacji i równocześnie Centralnemu Aeroklubowi Bułgarii gen. płk w stanie spoczynku pilot August Christow Kabakczew, zasłużony lotnik wojskowy, działacz państwowy, lotnictwa sportowego oraz FAI, za co wyróżniony został w 1969 Dyplomem P. Tissandier'a.

Na 82. konferencję FAI zwracaliśmy szczególną uwagę ponieważ oczekiwaliśmy na zatwierdzenie przez najwyższe władze Federacji ustanowionego z inicjatywy „Skrzydlatej Polski" Medalu im. Pelagii Majewskiej. Tak się też stało, co odnotowujemy z satysfakcją.

Przypomnijmy, że rok temu, po nagłej śmierci znakomitej pilotki Pelagii Majewskiej — medalistki Lilienthala, nasza redakcja zgłosiła propozycję ustanowienia międzynarodowego medalu jej imienia, który nadawano by pilotce za najwybitniejsze osiągnięcie szybowcowe w danym roku. Propozycja znalazła żywy oddźwięk w Aeroklubie PRL i osobiście u prezesa gen. bryg. pil. Jerzego Zycha. Dość szybko opracowano projekty medalu i regulamin jego nadawawania, co znalazło poparcie Komisji Szybowcowej APRL. Za jej sprawą pozytywnie ustosunkowała się do projektu medalu Międzynarodowa Komisja Szybowcowa FAI i zarekomendowała Radzie FAI zatwierdzenie przez konferencję generalną Federacji Medalu imienia Pelagii Majewskiej, jako wyróżnienia międzynarodowego fundacji Aeroklubu PRL.

Właśnie z Warny przyszła do nas dobra wiadomość. Pierwsze wyróżnienie tym medalem na wniosek Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI spodziewane jest w 1990 za 1989 rok. Jest to jakże miły akcent polskiej aktywności w FAI.

Drugi polski akcent, nie mniej znaczący, znalazł się na konferencji w Warnie podczas zatwierdzenia ostatecznego projektu Działu Ogólnego Kodeksu Sportowego FAI. Swego czasu Aeroklub PRL zwrócił się do Instytutu Geodezji i Kartografii w Warszawie z prośbą o obliczenie nowego promienia kuli ziemskiej dla potrzeb homologacji wyczynów lotniczych dokonywanych zgodnie z przepisami FAI. Analiza dokonana przez dr. Andrzeja M. Żółtowskiego z tegoż Instytutu została przedłożona Międzynarodowej Komisji Sportowej FAI (CASI), której przewodniczący — referując temat na forum 82 Konferencji Generalnej FAI w Warnie — specjalnie podkreślił wkład Polski w naprawienie błędu popełnionego przez FAI w 1959 (przyjęcie równikowego promienia elipsoidy Krakowskiego za promień kuli ziemskiej). W wyniku przyjęcia przez FAI polskich propozycji — potwierdzonych także przez przedłożone równolegle, dokonane inną metodą, obliczenie francuskie — od dnia 1 stycznia 1990 długość promienia kuli ziemskiej w przepisach sportowych FAI będzie wynosiła 6 371,0 km.

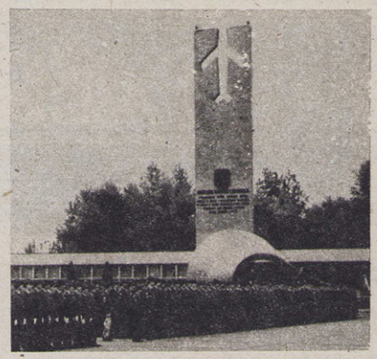
W toku obrad wręczono również wyróżnienia FAI. Honorowy Dyplom FAI dla Zespołu przyznano Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie — za wybitne osiągnięcia w 60-leciu w szkoleniu młodych kadr lotniczych. Dyplomy im. Paula Tissandier'a otrzymali zasłużeni działacze Aeroklubu PRL — Bernard Koszewski i Paweł Włodarczyk. Zatwierdzono również delegatów APRL do komisji międzynarodowych FAI: Janusza Krasickiego (sportowa), Krzysztofa Lenartowicza (lotnictwa ogólnego), Edwarda Makuli (szybowcowa), Jerzego Czerniawskiego (balonowa), Pawła Włodarczyka (modelarska), Henryka Błażejczyka (spadochronowa), Jerzego Makuli (akrobacji lotniczej) i Mirosława Rodzewicza (lotniowa).

Po wysłuchaniu sprawozdań rocznych, omówiono stan przygotowań do I Światowych Igrzysk Lotniczych 1991 we Francji, przedyskutowano wpływ sportów lotniczych na otoczenie i skutki dla środowiska naturalnego, lotniczą działalność sportową FAI a skutki finansowe (zmniejszenie kosztów udziału zawodników w imprezach). Zatwierdzono budżet FAI i kalendarz imprez na 1990. Ustalono, że następna, w 1990 konferencja generalna FAI odbędzie się w Budapeszcie, a 84. z kolei w 1991, w 100-lecie pionierskich lotów Otto Lilienthala, obradować będzie w Berlinie Zachodnim.

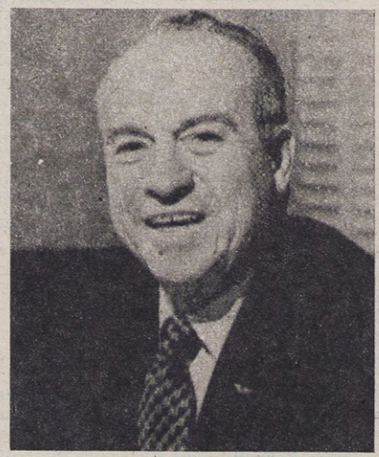
W końcowej części konferencji dokonano wyboru władz Federacji. Prezydentem FAI został ponownie Amerykanin Clifton F. von Kann, I wiceprezydentem — Olavi A. Rantio (Finlandia), a skarbnikiem generalnym Amos Ishai (Izrael). Na wiceprezydenta FAI wybrano także ponownie prezesa Aeroklubu PRL, gen. bryg. pil. Jerzego Zycha.

Podczas konferencji delegaci aeroklubów narodowych mogli się zapoznać z rozwojem lotnictwa sportowego w Bułgarii.

(kon)



Honorowy Dyplom FAI dla zespołu przyznano Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie (powyżej) ● Poniżej: Prezydent FAI — Clifton F. von Kann (USA).



FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

FAI

DIPLOME D'HONNEUR

Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza - Dublin (Pologne)

pour l'Aéronautique

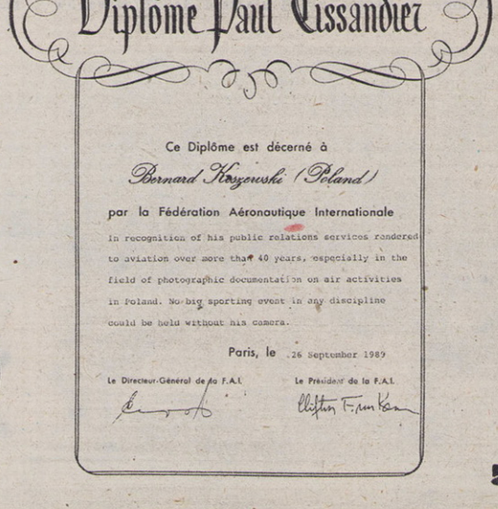
En reconnaissance des services rendus à l'Aviation Sportive par cette académie militaire aéronautique qui a fêté ses 60 ans en 1988. De nombreux pilotes diplômés de cette école sont devenus d'éminents champions. Cette célèbre académie contribue grandement à l'éducation aéronautique des jeunes en Pologne.

Le directeur général de la F. A. I. *Le président de la F. A. I.*

PARIS, LE 26/09/1989

Przewodniczący Bułgarskiej Federacji Sportu Lotniczego i Centralnego Aeroklubu Bułgarii, wiceprezydent FAI — gen. płk w st. spocz. August Christow Kabakczew (powyżej). Znak Bułgarskiej Federacji Sportu Lotniczego (poniżej). Dyplomy FAI — dla Zespołu (powyżej) i P. Tissandiera (z prawej). Zdjęcia: „Krile" (3) i B. Koszewski (3)

БФВС



Diplôme Paul Tissandier

Ce Diplôme est décerné à

Bernard Koszewski (Poland)

par la Fédération Aéronautique Internationale

in recognition of his public relations services rendered to aviation over more than 40 years, especially in the field of photographic documentation on air activities in Poland. No big sporting event in any discipline could be held without his camera.

Paris, le 26 September 1989

Le Directeur-Général de la F.A.I. Le Président de la F.A.I.

AEROKLUBY

nr 183

WSPÓŁPRACA

O Aeroklubie w Mengen i współpracy z polskimi szybownikami rozmawiamy z **ROLFEM MAYEREM** — pilotem, działaczem i liderem Flugverein Ravensburg.

— Jest pan inicjatorem szerokich kontaktów waszego aeroklubu z polskimi szybownikami, przyjacielem i entuzjastą naszego lotnictwa, a także znanym u nas zachodnioniemieckim pilotem i działaczem. Skąd te zainteresowania i jakie były tego początki?

— O nawiązaniu współpracy z zagranicznym szybownictwem myśleliśmy od dawna, a o skierowaniu tych zainteresowań w stronę Polski zadecydowała popularność i poziom waszego wyczynu oraz wielość typów waszych szybowców. Poprzez Aeroklub RFN nawiązaliśmy więc kontakt z Aeroklubem PRL, zapraszając polskich szybowników bądź na trening, bądź też na organizowane przez nas zawody.

Pierwszy taki kontakt miał miejsce w 1984 roku, kiedy na Szybowcowe Mistrzostwa RFN przyjechali do Mengen Stanisław Witek i Stanisław Zientek. Start polskich zawodników uatrakcyjnił mistrzostwa, zwłaszcza że St. Zientek wywalczył tytuł II wicemistrza Republiki. W 1986 Mengen było organizatorem III Szybowcowych Mistrzostw Europy i również gościło polską reprezentację. W wyniku dalszych kontaktów nasza grupa postanowiła zakupić w Polsce nowego Juniora, a jego odbiór był w 1987 okazją do pierwszego wyjazdu naszej ekipy do Polski. Loty zapoznawcze i treningowe przeprowadziliśmy w Lesznie i na Żarze, a Juniora numer B-1785 odebraliśmy z wytwórni PZL w Bielsku-Białej. Ponieważ był to pierwszy egzemplarz Juniora w RFN, już w sierpniowym numerze magazynu lotniczego „Aerokurier" ukazał się kilkustronicowy jego opis z bardzo przychylną opinią.

Tak rozpoczęte kontakty trwają nadal, o czym może świadczyć nasz udział w Szybowcowych Mistrzostwach Polski w latach 1988 i 1989.

— Przez skromność nic pan nie mówi o zdobytym srebrnym medalu w klasie standard. Chyba nie będzie to pana i pańskiego LS-7 ostatni udział w naszych imprezach szybowcowych? A co może pan powiedzieć o waszym aeroklubie?

— Użył pan kilka razy słowa aeroklub. Nie jest to jednak aeroklub w rozumieniu takim jak w Polsce. My nie jesteśmy żadnym oddziałem czy jednostką organizacyjną Aeroklubu RFN, lecz prywatną grupą liczącą około 55—60 entuzjastów lotnictwa, całkowicie finansujących całą działalność. Liderem jest ten, kto poświęca grupie najwięcej pracy. Samoloty i szybowce są własnością poszczególnych członków lub grupy.

Oprócz działalności lotniczej prowadzimy ożywioną działalność towarzyską, lotnisko jest miejscem spotkań w tutejszej kawiarence lub miejscem spędzania rodzinnych urlopów. Starty w imprezach, to prywatny udział pilota i najczęściej członka jego rodziny oraz prywatnego samochodu. Ja sam latam już ponad 20 lat i wylatałem 2000 godzin.

— Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: EDWARD SOBCZAK

BUZIAKI W JEŻOWIE

Harcerskie Koło Lotnicze TRAWERS zorganizowało na przełomie czerwca i lipca br. V już Harcerski Wieloból Spadochronowy. Uczestniczyło w nim 22 zawodników z chorągwi ZHP: Białystok, Legnica, Rzeszów, Warszawa i Wrocław oraz HKL TRAWERS. Rywalizowali oni w 4 konkurencjach: skoki na celność lądowania, strzelanie nocne do celów podświetlanych, marszobieg na dystansie 3 km oraz bieg patrolowy.

Najwszechstronniejszym zespołem — podobnie jak w roku ubiegłym — okazała się ekipa z Białegostoku, która zdobyła 11 190 pkt. i wyprzedziła reprezentacje Mielca (Chorągiew Rzeszów) — 9 490 pkt. i Wrocławia — 7 910. Gospodarze wieloboju, ze względu na zdekompletowany zespół, zadowolili się czwartym miejscem. Warto podkreślić, że konkurencję skoków na celność lądowania wygrała ekipa Mielca — 5 180 pkt., przed Białymstokiem — 4 530 i Wrocławiem — 3 890 pkt.

W klasyfikacji indywidualnej pierwsze miejsce zdobył Sławomir Białokozowicz przed Jarosławem Jóźwiakiem (obaj z Białegostoku). Ubiegłoroczny zwycięzca, Jędrzej Jaxa-Rożen z HKL TRAWERS zajął trzecią lokatę.

Skakano z pokładu harcerskiego Jaka-12M, pilotowanego przez Marcina Jaxę-Rożena, który oprócz wywożenia spadochroniarzy pełnił także funkcję sędziego głównego. Komendantem wieloboju był Jan Cz. Kusek, wspierany przez instruktorów: Sylwestra Dorabiałę, Jerzego Kozdrasia i Tadeusza Wiatra. Ośmiu uczestników wieloboju otrzymało Harcerskie Znaki Spadochronowe. Zwycięzców wyróżniono pucharami, dyplomami i nagrodami rzeczowymi. Dodatkową satysfakcją na zakończenie wieloboju były buziaki od „jedynaczek" z ekipy wrocławskiej Edyty Czajkowskiej i Bożeny Parafaniuk. **(C)**

DOKOŃCZENIE ZE STR. 4

sem wschodnim, północnym skrajem Alp, wzdłuż granicy austriacko-zachodnioniemieckiej. Dzięki gwiaździstej, bezchmurnej nocy lot był dość łatwy. Załogi polskie niespodziewanie miały tylko kłopoty z łącznością radiową, mimo posiadania dobrych radiostacji. Już po locie okazało się, że nie miały one właściwych anten. Poranek zastał balony w rejonie Linzu. Ogrzewane promieniami słonecznymi wzniosły się na wysokość 3 200—3 300 metrów. Polonię wiatr zaniósł nad dolinę, w której leży Wiener Neustadt. Poloneza poniosło wprost na międzynarodowe lotnisko Wiedeń Schwechat. Obydwa polskie balony niezależnie od siebie znalazły się w obszarze kontroli wiedeńskiego lotniska, na którym z racji weekendu trwał wyjątkowo ożywiony ruch lotniczy. Gdy kolejno znalazły się na przedłużeniu osi startowej, jeden ze startujących samolotów komunikacyjnych w ostatniej chwili zrobił zakręt, by uniknąć zderzenia z Polonią. Inny, także z niedalekiej odległości odchylił lot do dołu, nurkując pod Polonezem. Tego rodzaju incydenty mnożyły się, a polskie załogi nie mogły uzyskać normalnej łączności z kontrolą ruchu lotniczego wiedeńskiego lotniska. Byli wciąż w TMA (obszar kontroli lotniska) Wiedeń, groziło im niebezpieczeństwo kolizji. Nie mogli też nawiązać łączności z TMA Bratysława, które było na ich spodziewanej drodze.

Tymczasem, według regulaminu zawodów stworzenie sytuacji niebezpiecznej w powietrzu jest bezwzględnie karane, do dyskwalifikacji włącznie. Polskie załogi, niezależnie od siebie zdecydowały się lądować. Polonia wylądowała na wschód od Wiednia, po północnej stronie Dunaju, w Loimersdorf. Dodatkowym powodem tej decyzji był fakt, że wiatr zmieniając kierunek zaczął balon cofać i załodze szkoda było przelecianej odległości, wszak mieli za sobą ponad 500 kilometrów. Polonez lądował tuż przed lotniskiem Schwechat, już po godzinie dziewiętnastej, w dwie godziny po Polonii. Obą polskie balony lądowały z dużą ilością balastu, który wystarczał na długi jeszcze lot, przez całą noc. A w dzień ogrzewające słońce gwarantuje balonowi dalszy lot.

W pobliżu lotnisk lądowały również dwie inne załogi. Amerykanie Hyde i Reinhard lądowali tuż za Wiedniem, chociaż już w węgierskim Sopronie. Natomiast miejscem lądowania Szwajcarów Natera i Anderregga było budapeszteńskie lotnisko międzynarodowe Farihegyi. Tyle, że było to znacznie dalej niż miejsca lądowań balonów polskich.

Najgroźniejsi rywale szczęśliwie wlecieli w następną noc i wiatr zaniósł ich znacznie dalej. Trzy balony, które ostatecznie zajęły trzy czołowe miejsca, leciały w kierunku granicy węgiersko-rumuńskiej, której nie wolno było przekroczyć. Natomiast Solvay, Jura i Continentale podążały w stronę Polski. Balon ze Spengerem i Messnerem przeleciał nawet nad naszym terytorium, na południe od Żywca. Ta trójka balonów lądowała ostatecznie na terenie CSRS, w pobliżu granicy z Polską.

Z czołowej trójki pierwszy lądował w rejonie Miszkolca, Columbus z Kittingerem i Snowem. Przelecieli oni ponad 800 kilometrów. Fink i Märkl na Augsburgu, którzy przebywali najdłużej w powietrzu i lądowali blisko granicy, nie znając rezultatów rywali, mogli czuć się nawet zwycięzcami.

Szczęście uśmiechnęło się jednak i tym razem do Starkbauma i Scholza. Ich Gwiazda Polarna (Polarstern) wleciała w drugą noc nad chmurami, gdzie wiał silny wiatr. Lot był za szybki i załoga obawiała się, że już w nocy balon może przekroczyć zakazaną granicę węgiersko-rumuńską. Zaryzykowali jednak lądowanie w nocy. Na szczęście, wiatr z czasem osłabł i Austriacy mogli lądować za dnia. Do lądowania wybrali rozległe pole, gwarantujące bezpieczne osadzenie balonu na ziemi. W ostatniej chwili podmuch wiatru podniósł balon i pognał go dwadzieścia kilometrów dalej. Okazało się później, że były to kilometry na wagę piątego z rzędu (!) zwycięstwa Josefa Starkbauma i Gerta Scholza w zawodach o nagrodę im. Gordona Bennetta.

Polskie załogi: W. Ozga i P. Szary (powyżej) oraz S. Makne i G. Antkowiak.

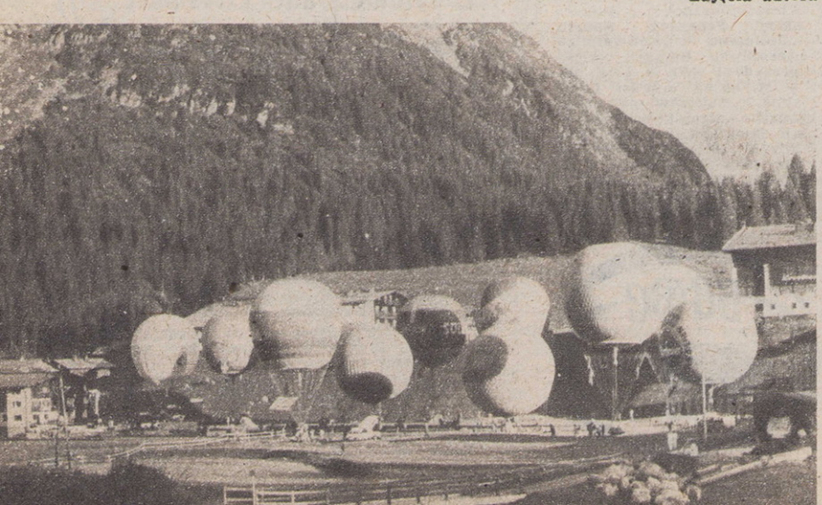
Długo trwało ściąganie balonów i ich załóg oraz ustalanie wyników. Uroczyste zakończenie zawodów odbyło się 22 września w Lechu, w starym ale pięciogwiazdkowym Hotelu Post. Poprzedził je koncert na ludowych instrumentach dętych. Były okolicznościowe przemówienia, gratulacje i podziękowania. Josef Starkbaum i Gert Scholz, obaj pięćdziesięciopięciolatkowie, wygrali po raz piąty, a po raz drugi otrzymali główną nagrodę, puchar z kryształu górskiego ufundowany przez Austrię. Poprzedni puchar ufundowany przez Polskę zdobyli na własność za trzy kolejne zwycięstwa. Do zdobycia na własność drugiego pucharu brakuje im jeszcze jednego triumfu nad najlepszymi pilotami balonowymi świata. Dodatkową nagrodą było 40 tysięcy szylingów.

Przypomnę, że Starkbaum jest kapitanem pilotem w Austriackich Liniach Lotniczych (AUA). Na koncie swoich sportowych sukcesów ma m. in. mistrzostwo świata zdobyte na balonach gazowych i mistrzostwo Europy na balonach cieplnych. Jest także wielokrotnym balonowym rekordzistą świata. Gert Scholz, kupiec z zawodu, jest wiernym towarzyszem Starkbauma w jego sukcesach sportowych i ich współtwórcą.

Polacy tym razem nie wykorzystali szansy, którą był lot w ograniczonym obszarze. Albania, Jugosławia, Rumunia i ZSRR nie wyraziły bowiem zgody na lot balonów nad ich terytorium. Polskie balony były tym razem bardzo dobrze przygotowane (chociaż przydałyby się już nowe) i wyposażone. Na wyniku zaważył wspomniany brak właściwych anten do nowoczesnych radiostacji typu King. Także — brak treningu, podczas którego można by było sprawdzić w powietrzu posiadane wyposażenie. Niestety, regułą jest, że polscy piloci przed startem w tej prestiżowej imprezie nie mają możliwości wykonania lotów treningowych na balonach gazowych w ogóle, a w szczególności w nocy. Niemniej uważam, że przy nieco bardziej starannym przygotowaniu, reprezentantów Polski stać na równorzędną rywalizację z najlepszymi pilotami balonów gazowych i nawiązanie do pięknych tradycji naszych reprezentantów w sławnej imprezie o nagrodę im. Gordona Bennetta. Skandaliczny był natomiast stan techniczny samochodów, którymi dysponowała ekipa polska. Spowodowało to niepotrzebną stratę czasu i dewiz, nerwową atmosferę i uczucie wstydu.

HENRYK KUCHARSKI

Balony w Lechu, przed startem do 33. zawodów o nagrodę im. Gordona Bennetta. Zdjęcia autora



PIERWSZE ZAWODY

Istniejący od 1921 Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie wspólnie z Departamentem Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych zorganizował w 1922 pierwsze w Polsce zawody lotnicze pod nazwą I Krajowy Lot Okrężny.

Co prawda z inicjatywą rozegrania wspomnianych zawodów wystąpiło Ministerstwo Spraw Wojskowych, ale pełną kontrolę sportową imprezy przeprowadził Aeroklub RP.

Warto dodać, że ARP w Warszawie powstał z inicjatywy lotników wojskowych Departamentu Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych; jego siedzibą był wspomniany departament.

Do zawodów przystąpiło 14 załóg oraz jeden pilot poza konkursem. Zawodnicy startowali na sprzęcie wyłącznie wojskowym: 6 załóg na samolotach Breguet XIV, 5 załóg na Bristol Fighter (dwumiejscowe myśliwskie), 2 załogi na Ansaldo A.300 oraz załoga na Ansaldo SVA9. Poza konkursem latał kpt. Tomasz Turbiak na samolocie myśliwskim Ansaldo Balilla. Spośród biorących udział w zawodach najszybsze były samoloty włoskie, a następnie brytyjskie. Natomiast typowo wywiadowcze Breguety pod względem prędkości plasowały się na trzecim miejscu. Regulamin zawodów nie przewidywał współczynnika prędkości dla poszczególnych samolotów.

Warunkiem sklasyfikowania załogi w zawodach było uzyskanie najwyższych ocen za:

1 — wykonanie lotu w najkrótszym czasie na poszczególnych etapach oraz na całej trasie;

2 — lądowanie na wyznaczony punkt w Warszawie z wyłączonym silnikiem na wysokości 1000 m; przylatująca załoga nad lotnisko mokotowskie — po zakończeniu lotu — otrzymywała sygnał z ziemi za pomocą wystrzelonej rakiety, wyłączała silnik i rozpoczynała lądowanie. Najwięcej punktów otrzymywała załoga lądująca najbliżej wyznaczonego punktu na lotnisku — litery T.

Po przybyciu do Warszawy załogi podpisywały deklaracje sportowe, w których oświadczały, że w czasie zawodów będą kierowały się przepisami sportowymi Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI).

I Krajowy Lot Okrężny rozegrano w dniach 16—17 września 1922 na trasie Warszawa—Lwów—Kraków—Poznań—Warszawa. Lot odbył się w czterech etapach o łącznej długości 1245 km.

Wykonanie przelotu na trasie ponad 1200 km nie należało do trudnych. Największą troską każdej załogi były sprawnie pracujące silniki, a te często zawodziły. Samoloty oraz silniki były bardzo zużyte.

Każdy pułk lotniczy kierujący załogi na zawody delegował także ekipy najlepszych mechaników lotniczych. Dysponowali oni podręcznym warsztatem polowym (samochód ciężarowy) oraz niezbędnym zestawem części zamiennych, głównie do naprawy silników lotniczych. Na każdym lotnisku etapowym załogi poszczególnych pułków lotniczych obsługiwane były wyłącznie przez własnych mechaników. Ambicją poszczególnych zespołów mechaników było, aby samoloty będące pod ich opieką, doleciały do mety w Warszawie. Poza rywalizacją załóg biorących udział w zawodach trwało również współzawodnictwo — aczkolwiek nieoficjalne — mechaników lotniczych.

Załogi startowały z lotniska mokotowskiego w Warszawie co 5 minut — od 05:00. Na trasie do Lwowa zawodnicy napotkali silny wiatr czołowy, który opóźniał lądowanie na pierwszym punkcie etapowym. Do Lwowa nie doleciały dwie załogi; lądowały przymusowo ze względu na złą pracę silników. We Lwowie warunki atmosferyczne pogorszyły się tak, iż do Tarnowa samoloty leciały w deszczu. Drugi etap — do Krakowa — minął załogom bez większych niespodzianek. Na drugim punkcie etapowym zabrakło jednej załogi, która zmuszona została do przymusowego lądowania.

Etap trzeci do Poznania obfitował w zmienne warunki atmosferyczne. Na odcinku od Pustyni Błędowskiej do Leszna zawodnicy napotkali wiatr czołowy, który w pewnych odstępach czasu był bardzo silny. Przez pewien czas kilka załóg leciało na pełnych obrotach silników. Do Poznania nie doleciały trzy samoloty. Po uzupełnieniu paliwa zawodnicy wystartowali do Warszawy.

Lot do stolicy Polski — jako etap czwarty i ostatni — okazał się najtrudniejszy dla wielu załóg. Na lotnisku mokotowskim lądowało siedem samolotów oraz kpt. Turbiak poza konkursem.

Pierwsze miejsce zajęła załoga w składzie: kpt. pil. Stefan Pawlikowski i por. obs. Bronisław Wojtarowicz; drugie — załoga ppłk. pil. Jerzego Kossowskiego, trzecie — por. pil. Zbigniewa Babińskiego, a czwarte — kpt. pil. Mieczysława Szczudłowskiego.

W lądowaniu na cel zwyciężyła załoga z 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu w składzie: kpt. pil. Mieczysław Szczudłowski i por. obs. Tadeusz Jabłoński na samolocie Bristol Fighter.

Zwycięska załoga kpt. pil. Stefana Pawlikowskiego z 1 Pułku Lotniczego w Warszawie zdobyła puchar Ministerstwa Spraw Wojskowych, a ponadto nagrody etapowe. Załoga ta odniosła piękny sukces na Breguecie XIV — samolocie wolniejszym od samolotów myśliwskich. Była to zasługa pilota, samolotu oraz ekipy mechaników. Załoga ta całą trasę przeleciała jednego dnia (16 września) w 11 godzin 41 minut.

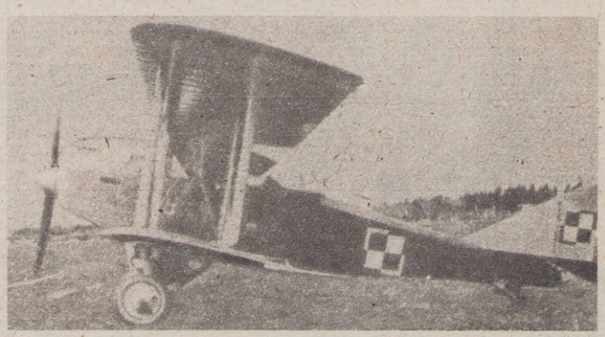
Głównym powodem tego, że lot ukończyło tylko 7 samolotów był stary sprzęt powojenny, z wyjątkiem Balilli kpt. Turbiaka. Wygrali ci, którzy mieli niezawodne brytyjskie świece KLG. Dawały one dużą szansę przelotu na wysłużonych już samolotach z silnikami Hispano-Suiza. Siedem załóg musiało lądować przymusowo ze względu na złą pracę silników.

Późnym wieczorem 16 września ogłoszono wstępne wyniki, natomiast dnia następnego potwierdzono je oficjalnie. Kilka dni po zakończeniu zawodów w siedzibie ARP odbyła się uroczystość wręczenia nagród i wymiana tymczasowych legitymacji ARP (białych) na legitymacje niebieskie Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Z tej okazji ARP wydał srebrne plakiety z odznaką pilota i napisem: I Lot Okrężny w Polsce 1922.

I Krajowy Lot Okrężny w 1922 zapoczątkował w Polsce rozgrywanie zawodów lotniczych.

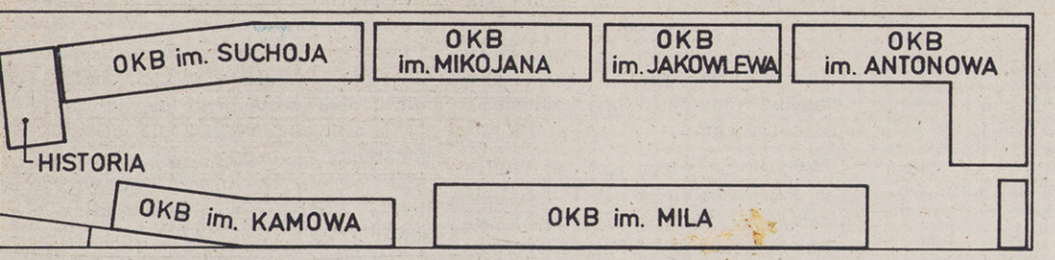
Drugi Krajowy Lot Okrężny, o zadaniach trudniejszych, rozegrano 4 sierpnia 1923. Zwyciężył w nim por. pil. Ignacy Giedgowd na Breguecie XIV, który jako jedyny spośród 21 startujących pilotów przeleciał trasę 1500 km w czasie określonym regulaminem zawodów. Zawody w 1923 odbyły się w fatalnych warunkach atmosferycznych.

TADEUSZ MALINOWSKI



Zwycięzca I Krajowego Lotu Okrężnego (1922), kpt. pil. Stefan Pawlikowski i zwycięzca konkurencji lądowania na cel, kpt. pil. Mieczysław Szczudłowski.

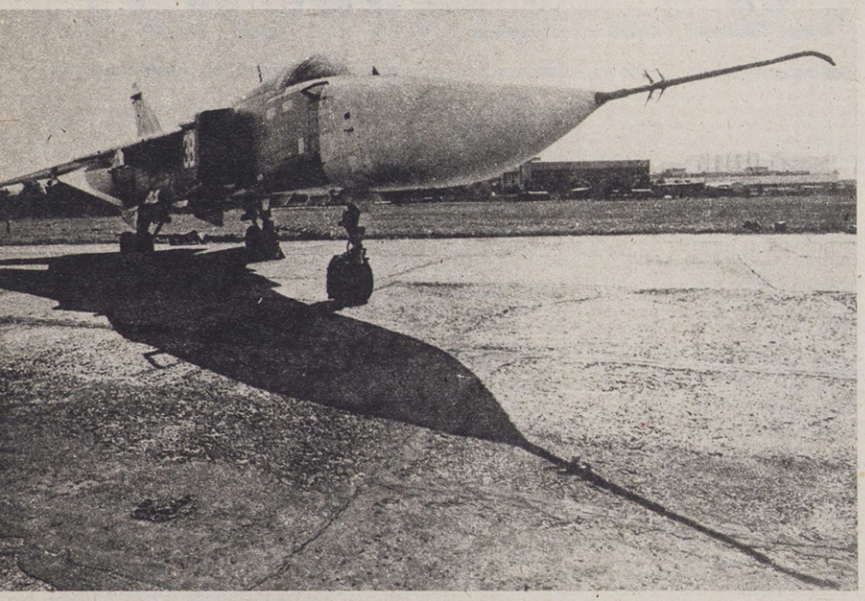
Samoloty biorące udział w I Krajowym Locie Okrężnym. W kolejności od góry: Ansaldo A.300, Bristol Fighter i Ansaldo Balilla (poza konkursem).



MOSKWA '89

W dniach 20—27 sierpnia br., na centralnym lotnisku im. Frunzego w Moskwie, odbyła się wystawa sprzętu lotniczego, zorganizowana przez ministerstwa przemysłu lotniczego i obrony ZSRR z okazji Święta Lotnictwa. Pokazano wzorce współczesnej techniki lotniczej, przede wszystkim samoloty i śmigłowce wojskowe. Demonstrowany sprzęt był ustawiony według biur konstrukcyjnych, które go opracowały.

Śmigłowiec Mi-8MT



Bombowiec Su-24

Wystawę otwierały latające repliki historycznych samolotów Polikarpowa — I-5 (skala 1 : 5) i Po-2 (1 : 1) oraz Sz-2 (1 : 5). Obok znajdowała się makieta szturmowca II wojny światowej Su-2 (1 : 1) otwierająca ekspozycję OKB im. Suchoja. Na uwagę zasługiwała jedna z modyfikacji znanego już samolotu Su-17M4 oraz po raz pierwszy pokazany publicznie bombowiec Su-24. Natomiast szturmowiec Su-25 znany jest z publikacji prasowych i Salonu Paryskiego, jak również z udziału w wojnie w Afganistanie. Obok stała para myśliwców przechwytujących czwartej generacji Su-27 i Su-27UB. Dobrze znany jest wielu zwiedzającym samolot akrobacyjny Su-26M, na którym radzieccy piloci zdobyli już 59 złotych medali.

W OKB im. Mikojana wystawiono m.in. MiGa-25 w wersji zwiadowczej, samolot wsparcia naziemnego MiG-27 i słynny ostatnio z wielu salonów lotniczych — myśliwiec MiG-29, który stanowi ofertę eksportową firmy.

W ekspozycji OKB im. Jakowlewa z nowych samolotów zaprezentowano tylko morski myśliwiec pokładowy pionowego startu Jak-38MP, będący radzieckim odpowiednikiem brytyjskiego Harriera. Myśliwce te znajdują się na lotniskowcach „Kijów" i „Noworosyjsk". W pobliżu pokazano historyczny myśliwiec Jak-3, prezent kołchoźnika F. Gołowatego dla pilota B. Jeremina, i jeden z pierwszych odrzutowych samolotów bojowych Jak-15 oraz współczesny samolot akrobacyjny Jak-55M.

OKB im. Antonowa pokazało samolot komunikacji lokalnej An-28 (produkowany w Polsce), transportowy An-72, który ma zastąpić użytkowane w Arktyce Iły-14, oraz lotnie i motolotnie.

Imponujący pokaz swoich konstrukcji zaprezentowało OKB im. Mila. Z wyjątkiem śmigłowca Mi-2 (produkowanego w Polsce), widzowie obejrzeli prawie wszystkie konstrukcje, jakie powstały w tym biurze: od małego, pierwszego śmigłowca tłokowego Mi-1 do olbrzymiego turbinowego Mi-26. Pokazano m.in. latającą salę operacyjną na pokładzie Mi-17-IWA, morski Mi-14, latający dźwig Mi-10K, ciężki Mi-6 i nowość OKB przeznaczoną dla sportowców DOSAAF — lekki Mi-34 na płozach. Nawiasem mówiąc, właśnie na tym śmigłowcu piloci radzieccy po raz pierwszy wykonali pętlę Niesterowa i beczkę. Na planszy przedstawiono również przyszłe śmigłowce, opracowywane w tym biurze, m.in. Mi-38.

Ciekawą wystawę zamykała ekspozycja OKB im. Kamowa. Firmę tę reprezentowało 7 śmigłowców, z których większość stanowiły nowości po raz pierwszy publicznie pokazywane. Są to śmigłowce bojowe Ka-29, Ka-27, Ka-27PS oraz nowe cywilne — Ka-32 i Ka-126.

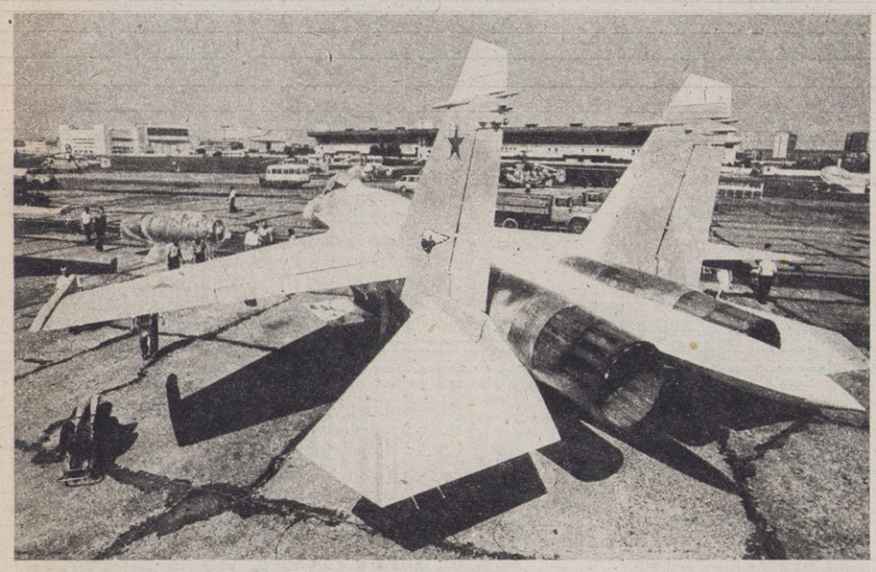
Już od pierwszych godzin otwarcia wystawy, salon lotniczy Moskwa'89 cieszył się olbrzymią popularnością. Zwiedziło go ok. 210 tys. osób. Jego częścią składową była również parada powietrzna w Tuszynie. Tak wielkie zainteresowanie spowodowało, że wystawę postanowiono organizować co rok, może nawet z udziałem wystawców z innych krajów. Myśli się także nad tym, by utworzyć stałą wystawę radzieckiego sprzętu lotniczego, której lokalizacja jeszcze nie została ustalona.

KONSTANTY UDAŁOW
BOGUSŁAW WITKOWSKI

Scenariusz wystawy (zgodnie z kierunkiem zwiedzania):

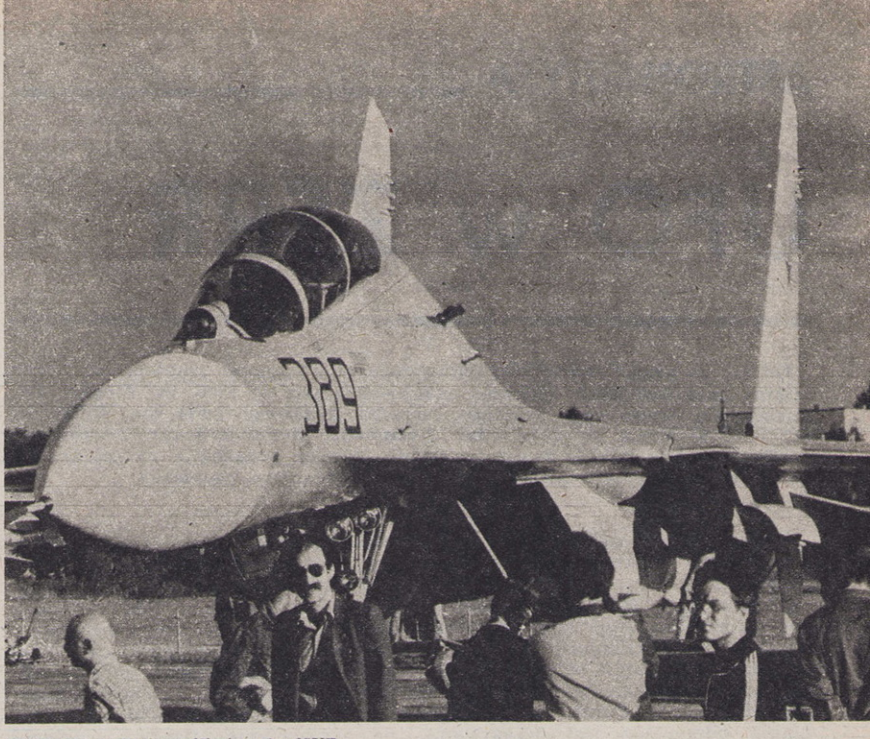
Historia: I-5, Po-2, Sz-2; OKB im. Suchoja: Su-2, Su-17M4, Su-24, Su-25, Su-27, Su-27UB, Su-26M; OKB im. Mikojana: MiG-21, MiG-24, MiG-27, MiG-25, MiG-29; OKB im. Jakowlewa: UT-2, Jak-3, Jak-15, Jak 38MP, Jak-55M; OKB. im. Antonowa: lotnie i motolotnie, An-28, An-72; OKB im. Mila: Mi-34, Mi-10K, Mi-6, Mi-17-IWA, Mi-8MT, Mi-14, Mi-24, Mi-26, Mi-1; OKB im. Kamowa: Ka-32, Ka-27, Ka-17PS, Ka-26, Ka-126, Ka-29, Ka-25.
Łącznie pokazano 38 samolotów i śmigłowców.

Na ilustracjach w kolejności: uproszczony scenariusz wystawy: śmigłowiec Mi-8MT; bombowiec Su-24, panorama wystawy — od prawej: MiG-27, MiG-23, MiG-21, Su-27UB, Su-27, Su-25, w głębi — Su-24 oraz Mi-17-IWA, Su-27, Su-27UB, Mi-26, Jak-38MP, Ka-29.



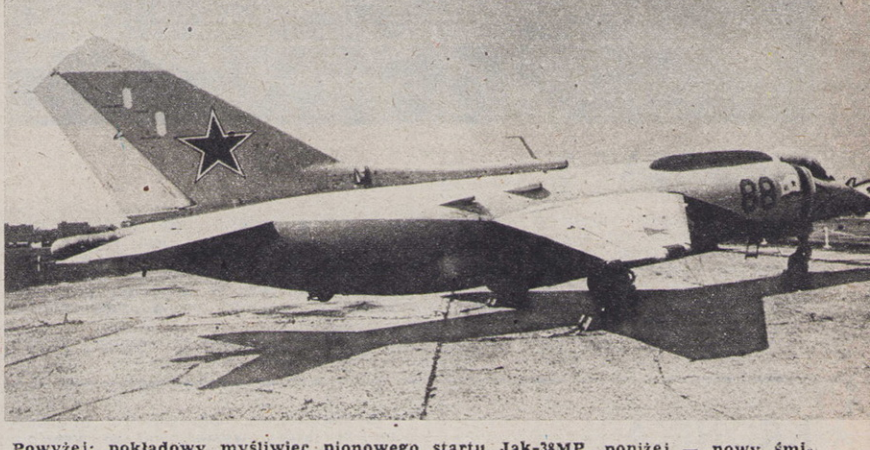
Myśliwiec przechwytujący Su-27

Śmigłowiec — latająca sala operacyjna Mi-17-IWA



Szkolno-bojowy myśliwiec Su-27UB

Największy śmigłowiec Mi-26



Powyżej: pokładowy myśliwiec pionowego startu Jak-38MP, poniżej — nowy śmigłowiec pokładowy Ka-29

UFO w ZSRR

Od 1989 w prasie radzieckiej coraz częściej występuje problem latających talerzy oraz kosmitów rzekomo przybywających w nich na Ziemię. Pojawiają się prywatne i społeczne ośrodki badawcze UFO (np. FIZRAM, FOTON), ożywiają się astrolodzy. Uczniowie, studenci, lekarze, wojskowi z odległych garnizonów zwracają się do różnych redakcji z pytaniem: czy UFO istnieje, czy wierzyć w UFO i inne tajemnicze zjawiska?

Coraz częstsze są też próby wyjaśnienia tych zjawisk, przede wszystkim w oparciu o (znane i nam od kilku lat) doświadczenia lotnictwa amerykańskiego zapoczątkowane w 1947, amerykańskie próby radiowego nawiązania łączności z cywilizacjami pozaziemskimi od 1974 (radioteleskop w Puerto Rico; ewentualna odpowiedź jest oczekiwana za ok. 48 tysięcy lat) itp. Są liczne wypowiedzi kosmonautów i astronautów. Jak dotąd nikt niczego nie stwierdził.

Po 20 latach badań 12 618 obserwacji świadków UFO Siły Powietrzne USA przerwały je przekazując do Archiwum Państwowego ok. 2 m³ dokumentów pisemnych, fotograficznych, rysunkowych, dziesiątki „dowodów rzeczowych", kilkaset metrów taśmy magnetofonowej z zapisami oraz 39 filmów.

Cytowane są też informacje, np. prasy brytyjskiej z 1985 o powołaniu przez niektórych uczonych zachodnich stowarzyszenia do walki z mitami (zjawiskami paranormalnymi, parapsychologią, paramedycyną, paratechniką, parafizyką). Każde wyjaśnienie fizyczne jakiegoś zagadkowego zjawiska przyrody ogłoszone w piśmie naukowym może obecnie liczyć na przedruk przez liczne czasopisma autorytatywne w świecie. Tak było np. w 1988 z tajemnicą Trójkąta Bermudzkiego.

W 1989 naukowe czasopisma radzieckie bardzo często zajmują się sprawami piorunów kulistych, które nie zawsze są w postaci kuli. Badania ankietowe prowadzone od 1979 równolegle w ZSRR i USA (m. in. przez NASA), a potem również w Japonii — dostarczyły wiele konkretnego materiału, chociaż do jednoznacznego wyjaśnienia tajemnicy zjawiska pioruna kulistego jeszcze nie doszło. Liczne zdjęcia dokumentują zjawiska i poczynione szkody materialne (uszkodzone drzewa, budynki, samoloty). Są też opublikowane w ZSRR wyniki prób z 1981 symulowania zjawiska pioruna kulistego promieniem lasera podczerwonego (długość fali 10,6 mikrometra) działającym na szkło. Prawdopodobnie piorun kulisty był zjawiskiem uwidocznionym na zdjęciu UFO ze Świerdłowska w 1979 (znanym także w Polsce); śladami popiorunowymi są liczne zdjęcia UFO patrolowej służby meteorytowej USA dostępne w ZSRR od 1983.

Nieco dziwi brak komentarzy ze strony specjalnej komisji przy Akademii Nauk ZSRR. Być może została rozwiązana lub nie ma praktycznej możliwości oddziaływania.

Ostatnie sensacyjne doniesienie z ZSRR o UFO obserwowanym 23—29 września 1989 w Woroneżu nad Donem mieści się wśród znanych w świecie zjawisk pioruna kulistego. Ciemnoczerwona kula o średnicy ok. 10 m przesuwająca się i zawisająca — na pewno tak, gorzej jest z przybyłym w niej trójocznym kosmitą (ok. 3-metrowego wzrostu) oraz jego dwoma (lub jednym plus robot) kolegami. Zeznania świadków różnią się i to znacznie. Tajemniczy trójkąt albo oddzielił się od UFO stając się lądownikiem albo był jakimś urządzeniem pomocniczym. Kotlina w parku i odciski stopy olbrzyma, to ślady znane już z historii ufologii. Podobne UFO zaobserwowano następnie w lotach nad Gruzją, zaś w Obradowsku też pojawili się 3-metrowi kosmici. Także trójoczni, lecz dla odmiany czterouszni, gdy w Woroneżu mieli tylko parę uszu.

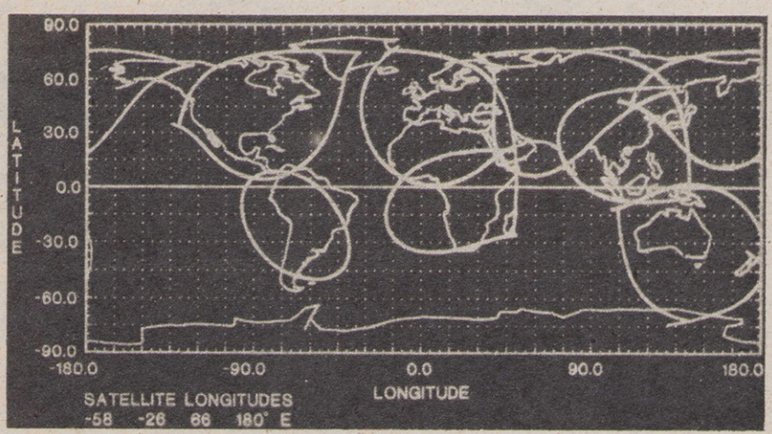
Ponieważ Woroneż jest miastem znanym, i to w świecie, z nowoczesnego przemysłu lotniczego, należy oczekiwać komentarzy specjalistów. Na razie milczą.

Dotychczas kosmici obserwowani w świecie — tak zwane zielone ludziki — były małe (kilkudziesięciocentymetrowe) lub wielkości człowieka (znani np. w Polsce z „wizyty" w lubelskiej wsi Emilcin w 1978). Notowane były też żółte ludziki, ale tylko jedno- lub dwuoczne.

Z obowiązku kronikarskiego należy dodać, że w ZSRR podobnie jak i w Polsce, kosmitów ujrzały dzieci. Dorośli obserwatorzy kosmitów w świecie byli osobnikami niezrównoważonymi psychicznie. Ale to na marginesie wydarzenia. Czytelnikom SP naprawdę zainteresowanym zjawiskami UFO np. na Księżycu polecamy NASA Technical Report R-277 z 1968 lub późniejsze przedruki z niego w naukowych czasopismach zachodnioeuropejskich, a szerzej — publikacje z serii naszej Biblioteczki.

Wszystko już było, jak mawiał mędrzec Ben Akiba, a jeśli nie było, śniło się chyba. Ale to są już słowa piosenki sprzed lat.

(JW)



INMARSAT-3

Zasięgi działania satelitów systemu Inmarsat-3 przewidywanego na rok 1991. Wśród 54 państw tej organizacji morskiej łączności satelitarnej jest Polska. System Inmarsat może być wykorzystywany również do lokalizacji środków transportowych naziemnych i powietrznych. Dla systemu trzeciej generacji Inmarsat-3 powstają nowe terminale VSAT — lekkie i ekonomiczne. W założeniu projektowym system Inmarsat-3 ma korzystać z 4 satelitów mających po 25 przekaźników.

Rysunki: „Air et Cosmos", NASA

na minisamoloty bezzałogowe atakujące cele niczym kamikadze oraz wszelkiego rodzaju roboty automatyczne pola walki.

● W ocenie naukowca radzieckiego opublikowanej w 1989 deszyfrowanie zdjęć kosmicznych jezior równinnych Azji Środkowej umożliwiło wykrycie ok. 30 nowych zbiorników wodnych. Tak powstał katalog jezior równinnych tego obszaru.

● Załoga statku Sojuz TM-8 z 4 września 1989 A. Wiktorenko i A. Sierebrow miała kryptonim radiowy Witiaź.

● Bezzałogowy morski statek przyszłości opracowywany w RFN w ramach programu SZD będzie wyposażony w całkowicie automatyczne urządzenia do nawigacji i sterowania poprzez 3 satelity, w tym ratowniczego. Na razie zbudowany w 1985 statek z tego programu ma zamiast 25 osób załogi — 18.

● W RFN w 1989 ukazały się nowe książki o astronautyce: „Der Weltraum seit 1945" (220 stron) i „Sowjetische Raumfahrt" (216 stron). Działalność światowa od 1945 oraz astronautyka radziecka od Sputnika do Mira.

● Francja, Włochy, USA i Finlandia zawarły w końcu 1988 porozumienie w sprawie nowych rakiet ziemia-powietrze. Rakiety dla Francji i Włoch, to Syrinx; amerykańsko-francuskie dla Finlandii, to Liberty. Mają być w służbie od 1998. Fińskie mają być na paliwo stałe, sterowane opto-radarowo, rozwijać prędkość Ma = 3,5 i pokonywać odległość 8 km w 10 s.

● Czynna od 1985 Brytyjska Agencja Kosmiczna (BNSA — British National Space Agency) zatrudniała w połowie 1989: ponad 6 000 osób w przemyśle i jego laboratoriach. W Farnborough powstał nowy ośrodek odbioru i przetwarzania satelitarnych obrazów radarowych oraz danych teledetekcyjnych Ziemi (National Rebote Sensig Center). Od 1990 ma być czynny satelita teledetekcyjny ERS-1 (brytyjsko-zachodnioniemiecki; Marconi-Dornier) podobno porównywalny z Landsatem i Spotem.

● Także w Bułgarii narasta w 1989 zainteresowanie UFO i zjawiskami paranormalnymi. Nawet niecodzienny balon reklamowy targów międzynarodowych ma szansę stać się UFO. Jest kobieta-fenomen jasnowidz, odżywają tradycje różdżkarstwa. Natomiast elektronicy przewidują, że niebawem pojawią się przyrządy do pomiarów „biopól" fenomenów. Takie jak są już w USA i ZSRR.

● W październiku 1989 ZSRR zakończył likwidację rakiet jądrowych krótszego zasięgu OTR-23. Ostatnia z 957 została zniszczona 27 października. Jednocześnie w Stańkowo na Białorusi zniszczono ostatnią wyrzutnię tych rakiet.

KRONIKA

● 1989—10—10. Informacja oficjalna o wyborze 2 kandydatów austriackich na astronautów dla wyprawy Austromir (ZSRR—Austria). Klemens Lotaller (1963 pochodzi z Wiednia i jest lekarzem-anestezjologiem. Po studiach służył w wojsku. Ostatnio pracował na oddziale chirurgicznym jednej z klinik wiedeńskich. Franz Fibek (1960) też jest Wiedeńczykiem. Inżynier elektryk. Po studiach pracował u Siemensa, ostatnio jako asystent katedry techniki pomiarowej Politechniki Wiedeńskiej (Uniwersytetu Technicznego).

● 1989—10—03. Start satelity Kosmos-2047. Aparatura: naukowa, radiowa dokładnego pomiaru elementów orbity, radiotelemetryczna.

● NASA ujawniła w październiku 1989 specjalności astronautów szkolonych dla samolotów kosmicznych. W czerwcu 1991 w Discovery ma polecieć pierwsza Murzynka.

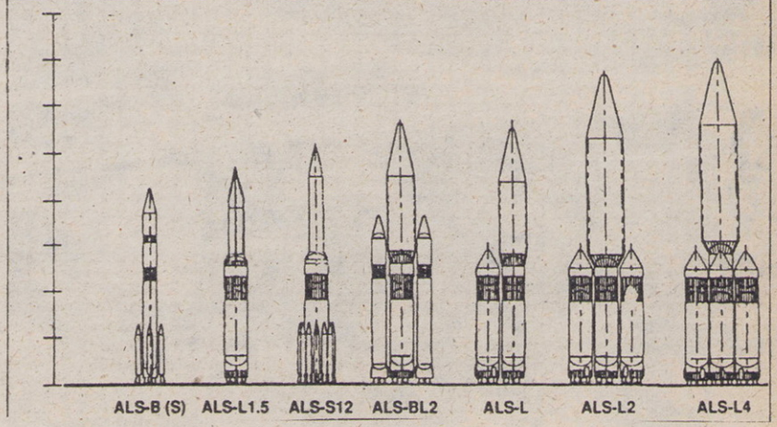
● 1989—10—03. Od satelity Interkosmos-24 (który wystartował 28 września 1989) odłączył się subsatelita czechosłowacki Magion-2 z aparaturą pokładową z Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Polski, Rumunii, Węgier oraz urządzeniem Pulsar z ZSRR. Rozpoczęto realizację programu Aktywny.

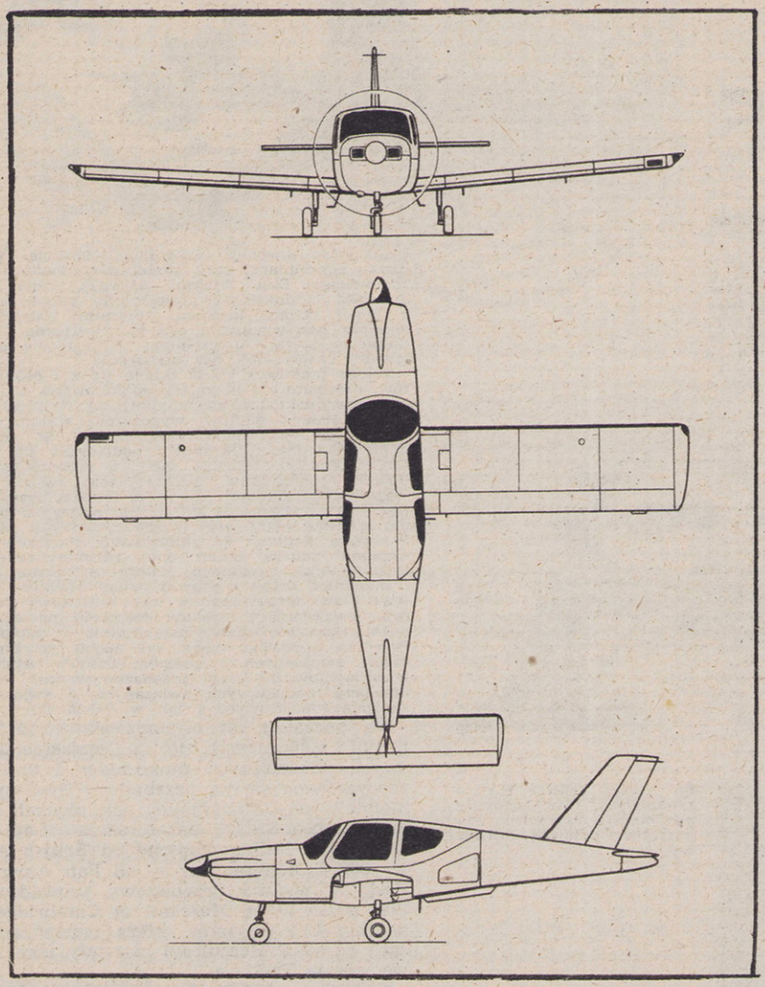
● W „Życiu Warszawy" z 23—24 września 1989 ukazał się interesujący artykuł „Astrofizycy i aktywność słoneczna". Polska przygotowuje się do ogólnoświatowych badań i obserwacji Słońca, a nasza aparatura znajdzie się na pokładzie 2 satelitów Inerkosmos-Koronas.

● Urządzenie odbioru, umiejscawiania i nawigacji satelitarnej Navcore-1 użyte w wyprawie na Mont Blanc miało dokładność 25 m i reagowało na prędkość ruchu 0,1 m/s.

● Program wojskowy USA do 1993 przewiduje m.in.: przekazywanie z satelitów dowódcom wojsk lądowych ostrzeżeń o przygotowaniach przeciwnika do natarcia. Dużą uwagę zwraca się

Rodzina amerykańskich rakiet nośnych ALS przygotowywanych na lata 1990—2010. Ładunki użyteczne (od lewej): 4,5; 18; 34,5; 55; 54; 102; 205 Mg. Masy startowe: 1 600; 1 570; 1 610; 2 410; 4 140 Mg. Średnice elementów: 5,5 i 9,15 m.



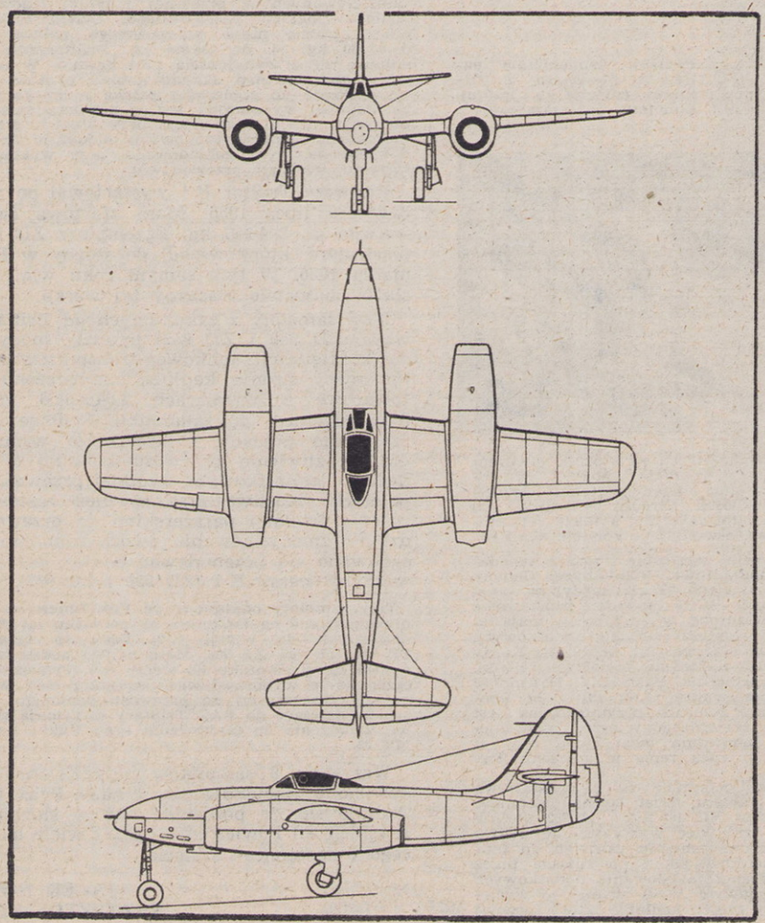


SAMOLOT SPORTOWY — TB 9 TAMPICO CLUB

Francuska wytwórnia SOCATA-Aérospatiale, rozbudowując rodzinę swoich sportowych samolotów TB 10 Tobago, TB 20/21 Trynidad i TB 9 Tampico CS — przekonstruowała samolot TB 10 Tobago opracowując w ten sposób samolot TB 9 Tampico Club. Jest on podobny do Tobago lecz przeznaczony głównie dla szkół lotniczych i klubów, do lotów w pobliżu lotniska, a w mniejszym stopniu do dłuższych przelotów. Opierając się na konstrukcji TB 10 Tobago, obniżono masę własną samolotu przez zrezygnowanie z szeregu elementów wyposażenia, jak np. z prawej części tablicy przyrządów pokładowych oraz wyposażenia kabiny, oświetlenia przyrządów, świateł nocnych i reflektora do lądowania, owiewek kół i goleni. Zastosowano też silnik o mniejszej mocy. Dzięki temu przy obniżeniu masy samolotu o ok. 50 kg uzyskano niższą cenę zarówno samolotu jak i jego kosztów eksploatacji. Dlatego przy 500 h lotu rocznie koszt godziny lotu wynosi ok. 100 marek RFN. Choć znacznie uproszczono wyposażenie pokładowe, jest ono jednak wystarczające do wymienionego wyżej zastosowania samolotu.

TB 9 Tampico Club jest jednosilnikowym, czteromiejscowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej z niewielkim wykorzystaniem tworzywa sztucznego z włóknem szklanym. Płat ma obrys prostokątny, bez skosu, z dodatnim wzniosem 4,5° i profilem RA 16 3C3 o grubości wzgl. 16%. Jest konstrukcji jednodźwigarowej, ze szczelinowymi klapami poruszanymi elektrycznie i lotkami, które — podobnie jak ster kierunku — mają stałe blaszki wyważające. Kadłub konstrukcji półskorupowej ma wygodną kabinę wentylowaną, klimatyzowaną i ogrzewaną. Usterzenia wolnonośne są dzielone na stateczniki i stery: usterzenie wysokości ma obrys prostokątny, bez skosu i wzniosu, a usterzenie kierunku jest trapezowe ze znacznym dodatnim skosem. Golenie stałego podwozia z przednim podparciem są wolnonośne, a koła główne mają hamulce tarczowe. Napęd: silnik Lycoming 0-320-D2A o mocy 119 kW, z osłoną z tworzywa sztucznego, napędza dwułopatowe śmigło Sensenich 74DM8 S8-0-54 o stałym skoku, zoptymalizowane dla warunków startu i wznoszenia kosztem zmniejszenia prędkości przelotowej. Mimo to, przy mniejszej mocy i zmniejszonym zużyciu paliwa, maksymalny czas lotu uległ tylko nieznacznemu zmniejszeniu. Samolot ma cichą kabinę i odznacza się niskim poziomem hałasu zewnętrznego. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 9,77 m, długość — 7,7 m, wysokość — 3,02 m, powierzchnia skrzydeł — 11,9 m², wydłużenie — 8; kabina: dł. — 2,53 m, szer. — 1,28 m, wys. — 1.12 m; średnica śmigła — 1,88 m. **Masy:** własna — 640 kg, paliwa — 113 kg, użyteczna — 420 kg, max. startowa — 1 060 kg. **Osiągi** prędkości: max.. pozioma — 306 km/h, przelotowa przy 70% mocy — 188 km/h, manewrowa — 227 km/h, przeciągnięcia — 107 km/h, lądowania — 92 km/h; wznoszenie — 3,75 m/s, rozbieg — 340 m, start na wys. 15 m — 520 m, lądowanie z 15 m — 420 m, dobieg — 195 m

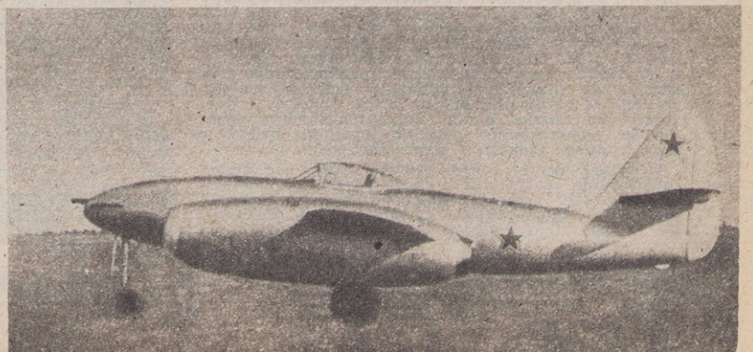


SUCHOJ SU-11

Bolączką pierwszych radzieckich samolotów z napędem odrzutowym był brak odpowiednich silników. W początkowym okresie konstruktorzy dysponowali tylko sprzętem poniemieckim — silnikami Jumo 004B i BMW-003 ze sprężarkami osiowymi, o niewielkich ciągach, rzędu 8—9 kN. Własne, radzieckie konstrukcje silników były dopiero w fazie pospiesznego dopracowywania. Tym niemniej konstruktorzy samolotów starali się o ich zastosowanie w miarę możliwości. Przykładem takiego postępowania jest rozwój samolotu Su-9 (zob. SP 19/1989), w którym początkowo zastosowano 2 silniki RD-10 (Jumo 004B) o ciągu 2 x 9 kN. Ponieważ w tym czasie opracowywane przez zespół inż. Archipa Lulki silniki odrzutowe TR-1 rozwijał na hamowni ciąg rzędu 13 kN, postanowiono zastosować je do napędu nowej wersji samolotu, oznaczonej Su-11. Sam płatowiec w nowej wersji uległ niewielkim zmianom. Su-11 był, jak i Su-9, jednomiejscowym, dwusilnikowym wolnonośnym średniopłatem konstrukcji metalowej. Trójdzielny, prosty, trapezowy płat miał w centropłacie profil CAGI C-1-12, a w częściach skrajnych — CP-3-11 (12%). W rejonie silników dźwigary miały kształt podków, co pozwoliło na podniesienie silników do góry (oddalenie wlotów powietrza od ziemi). Skrzydła wyposażone były w czterodzielne szczelinowe klapy wyporowe. Kadłub, o starannie opracowanych kształtach aerodynamicznych, zbudowany był jako jedna całość. Pilot zajmował miejsce w środkowej części, nad płatem, w opancerzonej kabinie nakrytej trzyczęściową, kroplową osłoną z wiatrochronem wykonanym ze szkła pancernego. Usterzenie klasyczne, wolnonośne; poziome zabudowane nieco wyżej niż w Su-9 Podwozie trójpodporowe z kołem przednim całkowicie chowane w locie. Do napędu użyto dwóch silników turboodrzutowych o sprężarkach osiowych Lulka TR-1 o ciągu 12,75 kN każdy. Silniki podwieszane były pod skrzydłami w miejscu wygięcia dźwigarów i osłonięte łatwo zdejmowanymi osłonami. Paliwo (2 325 dm³) rozmieszczone było w dwóch miękkich zbiornikach w kadłubie — przed i za kabiną pilota. Przy równomiernym wyczerpywaniu zapewniało to utrzymanie w locie środka masy. Do skrócenia startu stosowane były wspomagające rakiety startowe U-5 o ciągu 4 x 11,5 kN. Uzbrojenie samolotu składało się z klasycznego w owym czasie zestawu: 1 działko 37 mm i 2 działka 23 mm, w dziobie kadłub.. Ponadto samolot mógł zabrać 2 bomby 250 kg.

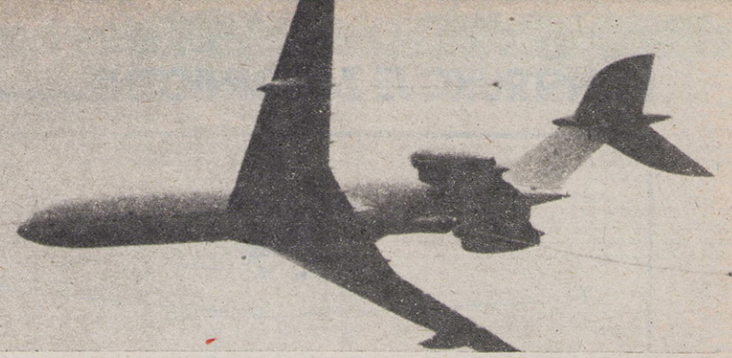
Oblot samolotu, dokonany przez znanego pilota doświadczalnego S. Anochina, odbył się w końcu maja 1947. Przy zastosowaniu mocniejszych silników prędkość wzrosła o 35 km/h. Su-11 nie wszedł do serii, gdyż silniki TR-1 nie dojrzały jeszcze do produkcji i szerokiej eksploatacji, pozwolił jednak zebrać dużo cennych doświadczeń. Był to pierwszy radziecki samolot odrzutowy napędzany silnikiem radzieckiej konstrukcji. **(J. S.)**

DANE TECHNICZNE Su-11 (2 x 12,75 kN). Wymiary: rozpiętość — 11,8 m, długość — 10,55 m. **Masa** całkowita w locie — 6 350 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 910 km/h, zasięg — 900 km. **Na rysunku i zdjęciu: Su-11.**



TANKOWCE RAF

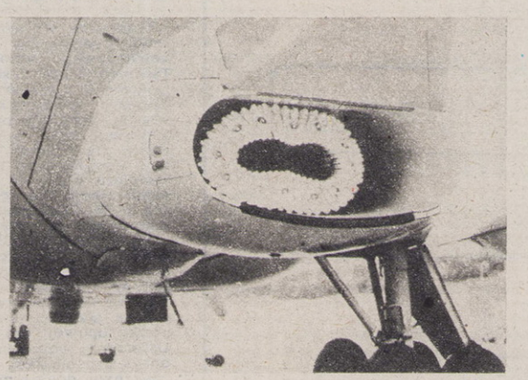
DOKOŃCZENIE

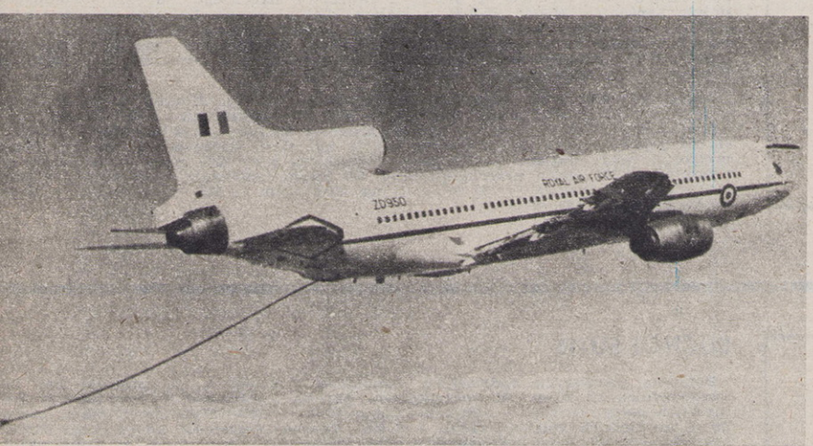


Na początku 1978, podczas wystąpienia w parlamencie brytyjskim, podsekretarz stanu ministerstwa obrony poinformował, że RAF musi otrzymać nowe samoloty tankujące i że rozpatruje się możliwość dostosowania do tej roli cywilnych samolotów komunikacyjnych British Aerospace (BAC-Vickers) VC-10. Do kwietnia 1978 sformułowane zostały wymagania stawiane nowej wersji VC-10, a firma British Aerospace otrzymała kontrakt na przeprowadzenie studiów projektowych. W lipcu 1978 podpisano kontrakt o wartości 40 mln funtów obejmujący przebudowę na tankowce 9 samolotów VC-10, z dostawą w latach 1983—1985.

9 samolotów, mających ulec modyfikacjom, wyselekcjonowano spośród 12 standardowych egzemplarzy wersji Model 1101, wyprodukowanych w latach 1962—1964 dla linii British Overseas Airways Corporation (BOAC) i 4 (z 5) egzemplarzy Model 1154, dostarczonych liniom East African Airways w latach 1966—1970. Zmodyfikowane samoloty otrzymały oznaczenie wojskowe RAF, odpowiednio: VC-10 K.2 i VC-10 K.3 oraz cywilne (producenta): Model 1112 i Model 1164.

Po prawej: VC-10 K.3 z trzema przewodami elastycznymi. Poniżej: podkadłubowe stanowisko w tankowcu VC-10 (widoczna końcówka z dryfkotwą).





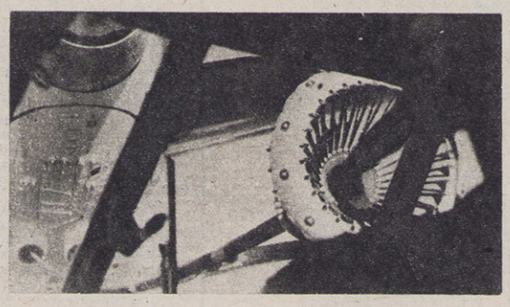
Po lewej: TriStar K.1 — tankowiec / transportowiec personelu — widoczny wypuszczony przewód paliwowy.

Poniżej: uzupełnianie paliwa w powietrzu. Z TriStara (zdjęcie z kabiny samolotu pobierającego).

Przebudowa czterosilnikowych samolotów pasażerskich, z charakterystycznym układem silników w gondolach na ogonie (podobne do nich są Iły-62), nie przysporzyła szczególnych trudności. Ułatwienie stanowił fakt, że RAF użytkował już 13 wielozadaniowych samolotów transportowych VC-10 C.1. Przy przebudowie na tankowce wykorzystywano więc sprawdzone rozwiązania z transportowych VC-10. Modyfikacji samolotów dokonano w zakładach British Aerospace w Filton. Pierwszy lot przebudowanego VC-10 K.2 (ZA 141) odbył się 22 czerwca 1982. Samolot ten wykorzystano do prób w locie prowadzonych przez producenta, a następnie przez przedstawicieli wojska. Pierwszym egzemplarzem, dostarczonym do 101 dywizjonu Dowództwa Sił Uderzeniowych RAF (Strike Command) 25 lipca 1983, był drugi VC-10 K.2 (ZA 140). Dywizjon 101 stacjonuje w bazie Brize Norton w hrabstwie Oxfordshire. Pierwszy lot VC-10 K.3 odbył się 4 lipca 1984, a samolot ten wszedł do eksploatacji 20 lutego 1985. Ostatni z 9 tankowców dostarczono w 1986.

Konstruowanie samolotu komunikacyjnego VC-10 rozpoczęto w 1958. Został on zbudowany w układzie dolnopłata o konstrukcji metalowej z usterzeniem w układzie T i silnikami zgrupowanymi w gondolach po 2, po obu stronach tylnej części kadłuba. Była to kolejna realizacja koncepcji zapoczątkowanej przez Caravelle. Model 1101 VC-10 różni się zasadniczo od Modelu 1154 Super VC-10 długością kadłuba: drugi jest o 3,96 m dłuższy. Podczas przebudowy na tankowiec zmodyfikowano skrzydła samolotu przez zainstalowanie po wewnętrznej stronie lotek — wysięgników z przewodami paliwowymi umożliwiającymi przetaczanie paliwa z wydajnością 1 270 kg/min. W razie konieczności wysięgniki te mogą zostać zdemontowane. Po każdej stronie oprofilowań wysięgników i na oprofilowaniach siłowników klap skrzydłowych umieszczono reflektory szerokostrumieniowe, służące do oświetlania tankowca podczas operacji zbliżania i pobierania paliwa przez samoloty odbierające. Na dziobie, nad osłoną anteny radaru pogodowego, zainstalowano sondę do pobierania paliwa w locie z innego tankowca, identyczną jak w VC-10 C.1.

W tylnej, dolnej części kadłuba mieści się zespół urządzeń do tankowania w locie typu Flight Refuelling Mk 17B. Jego instalacja wymagała wykonania otworu w ciśnieniowej konstrukcji kadłuba. To z kolei zmusiło konstruktorów do wprowadzenia dwóch



dodatkowych wręg ciśnieniowych za i przed otworem oraz ścianek bocznych i fragmentu podłogi. W pobliżu otworu zainstalowano kamery systemu telewizji przewodowej CCTV (Closed Circuit Television) do obserwacji samolotów odbierających, a także reflektory szerokostrumieniowe oświetlające gondole silników.

Trójzespołowe podwozie, usterzenie i zespół napędowy (4 silniki turobodrzutowe Rolls-Royce Conway Mk 301 lub Mk 550B o ciągu 97 kN każdy) są takie jak w komunikacyjnym VC-10; również podstawowe zbiorniki paliwa umieszczone w skrzydłach mają tę samą pojemność. Pięć cylindrycznych, dodatkowych zbiorników paliwa umieszczono w kadłubie. Każdy z tych zbiorników ma podwójne metalowe ścianki, a we wnętrzu mieści zbiornik elastyczny. Pojemność pojedynczego zbiornika wynosi 3 182 dm³. Do konstrukcji kadłuba każdy zbiornik przymocowany jest dwoma dźwigarami i zabezpieczony przed przesunięciem w przypadku lądowania awaryjnego (np. ze schowanym podwoziem) dużą ramą w kształcie litery A.

Dodatkowe zbiorniki połączone są z podstawową instalacją paliwową samolotu, dając łączną pojemność 94 272 dm³ w przypadku VC 10 K.2 i 102 782 dm³ w VC 10 K.3. Możliwe jest więc wykorzystanie paliwa ze wszystkich zbiorników samolotu zarówno do tankowania innych samolotów jak i do zużycia przez własne silniki tankowca. Zainstalowanie dodatkowych zbiorników w standardowym VC-10 wymagało wycięcia otworu w górnej części kadłuba, który później zaślepiano nowymi elementami pokrycia. W przypadku egzemplarzy serii Model 1154, zbudowanych na zamówienie East African Airways, dzięki dużym drzwiom ładunkowym umieszczono przed skrzydłem z lewej strony kadłuba, zbiorniki wstawiono do wnętrza bez wycinania otworu. Następnie drzwi ładunkowe zostały uszczelnione — z myślą o długotrwałej eksploatacji bez otwierania.

Załoga tankowca VC-10 składa się z 4 osób: 2 pilotów, nawigatora i inżyniera pokładowego. Stanowisko inżyniera pokładowego, znajdującego się po prawej stronie kabiny pilotów, wyposażone zostało w urządzenia do sterowania tankowaniem w powietrzu, m.in. w monitor ekranowy podłączony do systemu CCTV. Pomiędzy kabiną załogi a przedziałem dodatkowych zbiorników paliwa pozostawiono krótki fragment oryginalnej kabiny z fotelami pasażerskimi (18 w K.2 i 17 w K.3) służący do przewozu personelu obsługi naziemnej przy przebazowywaniu tankowca. W części kadłuba ze zbiornikami dodatkowymi zaślepiono połowę okien oraz zdemontowano fotele i pojemniki bagażowe. Załoga samolotu korzysta z przednich drzwi z prawej strony kadłuba. Przednie lewe drzwi wyposażono w trap ratunkowy do użycia przy ewakuacji z pokładu samolotu na spadochronach. Pozostałe drzwi uszczelniono i zablokowano. Przednia ładownia może być użyta do transportu części zamiennych i zdemontowanych wysięgników podskrzydłowych przy przebazowywaniu. Większość instalacji pokładowych związanych z awioniką jest zbliżona lub identyczna jak w VC-10 C.1.

Na początku lat osiemdziesiątych RAF ponownie zdecydował się na rozszerzenie floty swych powietrznych tankowców. I tym razem zdecydowano się na przebudowę cywilnych samolotów komunikacyjnych odkupionych od linii lotniczych. Sześć pasażerskich Lockheedów L-1011-500 TriStar kupiono od British Airways w 1982, a kolejne trzy — od Pan American w 1984. W wyniku przebudowy prowadzonej od 1983 przez firmę Marshall of Cambridge Engineering Ltd (tę samą, która przerabiała należące do RAF Herculesy) powstały trzy wojskowe wersje TriStara.

Pierwsza — TriStar K.1, to tankowiec-transportowiec personelu wyposażony w fotele pasażerskie. Przeprowadzono dwie częściowe (egzemplarze ZD 950 i ZD 953) oraz dwie pełne (ZD 951 i ZD 949) modyfikacje do tej wersji. Samoloty wyposażono w zdwojone urządzenia do uzupełniania paliwa w locie Flight Refuelling Mk 17T oraz 7 zbiorników dodatkowych zainstalowanych w przedniej i tylnej ładowni, pod podłogą pokładu pasażerskiego. Dzięki tym zbiornikom łączna masa przewożonego paliwa wzrosła o 45 360 kg, tj. do 136 080 kg. Przetaczanie paliwa odbywa się z wydajnością 1 814 kg/min. W przedniej części kadłuba, nad oknami kabiny pilotów, umieszczono sondę do pobierania paliwa z innego tankowca. Samolot wyposażony jest w pomieszczenie do odpoczynku dla drugiej załogi przy długich przelotach. Sterowania operacją tankowania dokonuje się ze stanowiska inżyniera pokładowego, przy wykorzystaniu systemu telewizji przewodowej.

Pierwszy TriStar K.1 wystartował po przebudowie 9 lipca 1985. Masa startowa samolotu wzrosła do 244 940 kg. Egzemplarz ZD 953 był pierwszym, który wszedł do służby w RAF 24 marca 1986. W tym samym roku włączono do służby pozostałe maszyny tej wersji.

Dwa samoloty z zakupionych od British Airways (ZD 948 i ZD 952) przeszły modyfikację do konfiguracji tankowca-transportowca KC.1. Po lewej stronie kadłuba umieszczono drzwi towarowe o wymiarach 2,64 x 3,56 m wraz z urządzeniem do załadunku. Podłogę dotychczasowego pokładu pasażerskiego wzmocniono dla umożliwienia przewozu ładunku o dużym nacisku jednostkowym. Ładunki przewozi się na paletach. Możliwe jest również zastosowanie palet z fotelami pasażerskimi do przewozu ludzi. Po zmodyfikowaniu dwóch samolotów zdecydowano się przebudować do tej wersji dwie maszyny wersji K.1 (ZD 950 i ZD 953).

Trzy samoloty odkupione od Pan American zostaną przebudowane na tankowce na początku lat dziewięćdziesiątych do wersji K.2. Będą to egzemplarze ZE 704, ZE 705, ZE 706. Masa paliwa będzie mniejsza o 4 535 kg w stosunku do wersji K.1. Tymczasem dwa egzemplarze wykorzystywane są przez RAF w konfiguracji pasażerskiej do przewozu personelu. Planuje się, że należące do RAF TriStary otrzymają skrzydłowe urządzenia do tankowania typu Flight Refuelling Mk 32.

Wszystkie 9 samolotów przydzielono do 216 dywizjonu stacjonującego w bazie Brize Norton. Planuje się, że pozostaną one w służbie Królewskich Sił Powietrznych przez wiele lat bieżącego i następnego stulecia.

JACEK NOWICKI
KRZYSZTOF ZIĘCINA

DHC-1 CHIPMUNK

Tekst i rysunki: ROBERT GRETZYNGIER

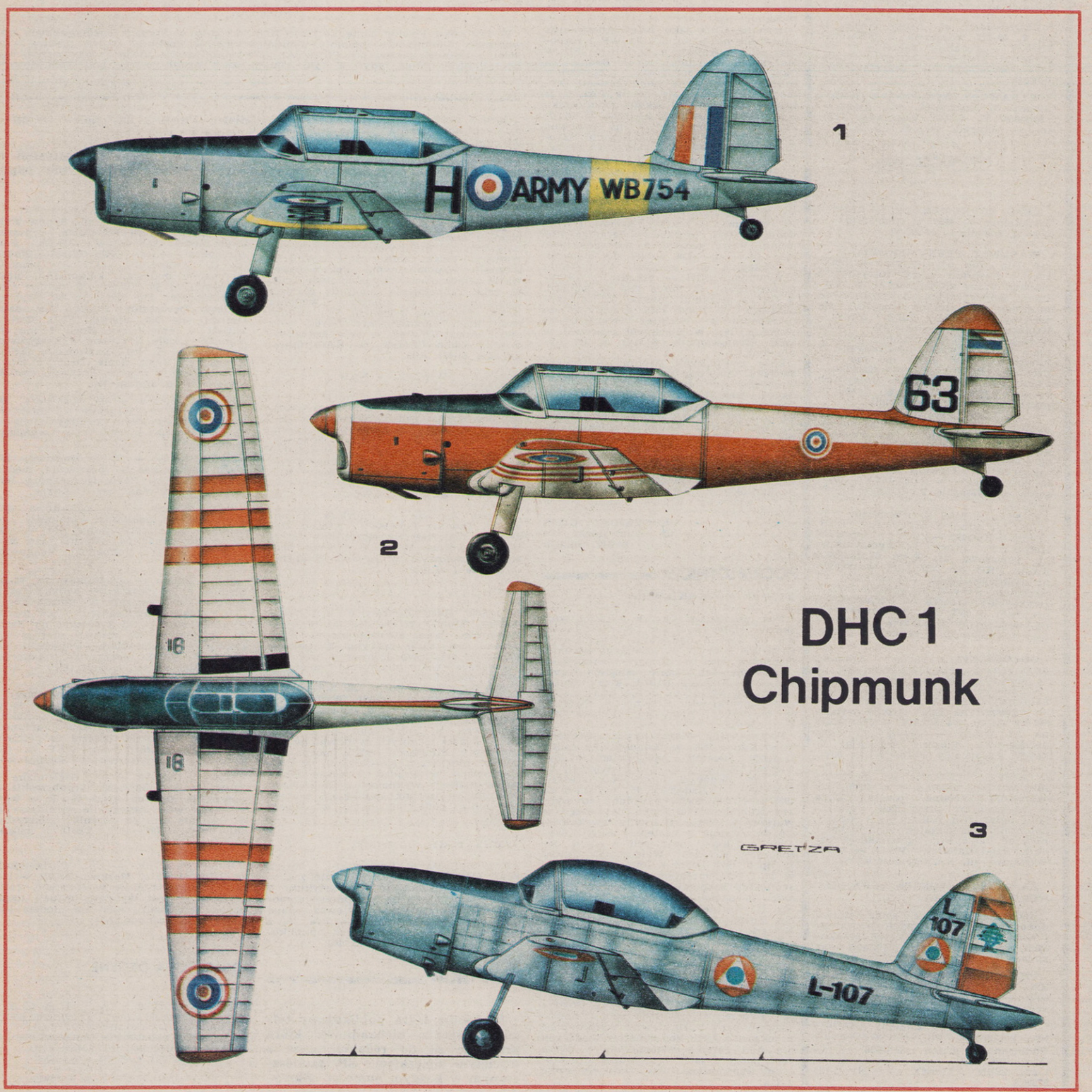
TABLICA BARWNA

1 — Chipmunk z numerem ewidencyjnym WB754 służący do szkolenia pilotów Army Air Corps pod koniec lat pięćdziesiątych w A.A.C.C. (Army Air Corps Centre) w Middle Wallop. Cały samolot w barwie srebrnej (FS 37178) z żółtymi (FS 33538) pasami na kadłubie i płacie. Standardowe kokardy brytyjskie na skrzydłach i kadłubie. Na stateczniku pionowym pasy w barwach narodowych. Barwą czarną (FS 37038) pomalowano kołpak śmigła, pas przed kabiną oraz wszystkie oznaczenia. Numer ewidencyjny powtórzono również na dolnych powierzchniach skrzydeł.

2 — Tajlandzki Chipmunk w typowym malowaniu samolotów szkolnych Royal Thai Air Force. Cały samolot w barwie białej i czerwonej. Tajskie kokardy na skrzydłach i kadłubie wraz z flagą narodową na sterze kierunku stanowią tradycyjne oznakowanie wszystkich samolotów wojskowych Królestwa Tajlandii. Przedstawiony na tablicy samolot z numerem taktycznym 63 uległ wypadkowi 9 kwietnia 1989 i rozbił się w pobliżu wioski Ban Klong Kwang.

3 — Jednymi z pierwszych samolotów używanych przez Libańskie Siły Powietrzne były wyprodukowane w Kanadzie DHC-1 Chipmunki. Wszystkie dostarczone do Libanu samoloty pozostawiono w naturalnej barwie metalu, a płócienne pokrycie usterzenia i skrzydeł pomalowano na srebrno. Libańskie czerwono-biało-zielone kokardy na skrzydłach, kadłubie i stateczniku pionowym. Na sterze kierunku namalowano czerwono-biało-czerwone pasy z zielonym libańskim cedrem. Numer w barwie czarnej L-107 na kadłubie, stateczniku pionowym oraz najprawdopodobniej na skrzydłach.

Jeden z 35 Chipmunków używanych przez Forca Aerea Portuguesa. Samolot z numerem 1367 należy do Esquadra 101 stacjonującej w Base Aerea No. 2 Ota.



Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny: JERZY R. KONIECZNY, zastępcy redaktora naczelnego: HENRYK KUCHARSKI, TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: WALDEMAR CZERNISZEWSKI, zastępca sekretarza redakcji: PIOTR GÓRSKI; redaktorzy: WOJCIECH J. GAWRYCH, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA, redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA; korekta: ALICJA GZYŁO; sekretariat redakcji: WANDA SZAWARSKA.

Stali współpracownicy: Bolesław Gaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

1949 WKŁ 1989

CENA PRENUMERATY: w kraju — kwartalnie — 4550 zł, półrocznie — 9100 zł, rocznie — 18 200 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, Konto PKO BP XV O/M Warszawa nr 1658-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zlecenlodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 400 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 1200 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 600 000 zł; na 3/4 strony — 460 000 zł; na 1/2 strony — 300 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.

Podpisano do druku 1989-10-26.
Zam. 1076. A-31.
PL ISSN 0137-866X — Nr ind. 37606X.

NASZE TRASY

LISTY

LEONARD GILIS

Do gen. dyw. pil. Tytusa Krawczyca napisał list lek. med. Eugeniusz Gilis z prośbą o uwzględnienie w publikacjach książkowych jego brata poległego w czasie wojny — st. sierż. pil. Leonarda Gilisa.

Eugeniusz Gilis pisze m.in.: Wraz z kartą odznaczeń przyznanych st. sierż. pil. Leonardowi Gilisowi (Oznaka Pilota Francuskiego, 1939—45 Star, Atlantic Star, Air Crow Europe Star, War Medal 1939—45), Carnet de solde, Airman's service and pay book, rank classification; Flight Sergeant, fotografiami oraz nielicznymi pamiątkami nadesłanymi przez Kuratora masy spadkowej Biura do spraw Rodzin Wojskowych — otrzymaliśmy kalendarzyk na rok 1940 ofiarowany Leonardowi Gilisowi przez żonę sekretarza Konsulatu Szwajcarskiego, podczas leczenia operacyjnego w okresie 26 listopada 1939 — 16 stycznia 1940. Zawarty w kalendarzyku lakoniczny opis przebiegu służby wojskowej poświadcza znane nam fakty, które warto aby znalazły się w następnym wydaniu „Księgi Lotników Polskich" itp.

Leonard Gilis jako dziewiętnastolatek zgłosił się na ochotnika do WP i rozpoczął służbę wojskową 10 lutego 1935 w Marynarce Wojennej w II Baonie na Oksywiu. Na podstawie przywilejów ochotnika w tymże roku zmienił formację przenosząc się do 10 PAL i 15 lutego 1936 ukończył szkołę podoficerską z awansem do stopnia kaprala. 25 sierpnia 1936 otrzymał zgodę na ponowną zmianę formacji i po ukończeniu Szkoły Pilotów i SOS w Dęblinie 15 czerwca 1937 został przydzielony do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie, gdzie pozostał jako nadetatowy, a od 1 września 1938 — zawodowy pilot. W czasie Wojny Obronnej Polski 1939 został zestrzelony w czasie lotu bojowego w okolicy Ostrołęki. Po otrzymaniu nowego samolotu 17/18 września 1939, przekroczył granicę Rumunii, którą opuścił 5 listopada 1939. 11/12 listopada 1939 dotarł do Marsylii, a następnie do ośrodka Lyon-Bronn i dywizjonu I/145 — eskadra 1. Odkomenderowany 18 marca 1940 do Algieru, w Blidzie otrzymał Odznakę Pilota Francuskiego. 12 lipca 1940 przypłynął do Liverpoolu w Wielkiej Brytanii. 14 września 1940 w Blackpool pracował w OZU, Grangemouth. Służył w 317 dywizjonie.

Poza powyższymi danymi, w kalendarzyku znajdują się wpisy dotyczące wyjazdów lub śmierci kolegów (Jan Okrój, Henryk Wojtkiewcz, Gorczyca, Tomek Kubis, Tadek Goróchnicki, Wicka Załuski, ppor. Włodzimierz Miksa, A. Rubinkiewicz, Antoni Poczopko i inni).

Nic nie wiem o okresie od 27 października 1941 (przeniesienie do 403 dywizjonu) aż do śmierci w roku 1943. Będę bardzo zobowiązany za ewentualne kontakty z pilotami, którzy przeżyli, a z Leonardem Gilisem stykali się w latach wojny.

EUGENIUSZ GILIS
ul. Grunwaldzka 47/3
80-240 Gdańsk

POCZTA LOTNICZA

MICHAŁ MAZURKIEWICZ

Por. pil. Adam Chorek — pilot wojskowy, stały Czytelnik SP w odpowiedzi na apel o nadsyłanie oryginalnych zdjęć do rubryki. Z lotniczego albumu, informuje nas o cennych pamiątkach i dokumentach, jakie udostępnił mu kpt. pil. Andrzej Drozd, który otrzymał je do wglądu od swojej znajomej — pani Mazurkiewicz z Zamościa. Materiały te dotyczą ppor. pil. Michała Mazurkiewicza.

Podporucznik Mazurkiewicz, urodzony 29 września 1939 w Zamościu w czasie II wojny światowej był pilotem 304 Dywizjonu Bombowego Ziemi Śląskiej, nr ew. 1606. Ukończył Szkołę Podchorążych Rezerwy w Radomiu 15 października 1938 i w 1939 został powołany do eskadry treningowej 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Przez Rumunię ewakuował się do Francji, a następnie Anglii. Wykonał 12 lotów bojowych i został odznaczony Krzyżem Walecznych. Zginął 11 lipca 1942 podczas lotu trenngowego w 18 OTU (Operation Training Unit — Jednostka Szkolenia Bojowego) w Bramcote na samolocie Vickers Wellington Mk IC wskutek awarii silnika po starcie. Został pochowany na cmentarzu w Newark, sektor H, grób 310.

Zbiór pamiątek obejmujący album zdjęć z lat międzywojennych, dokumenty lotnicze z ARP, 1 PL, PSP we Francji, kilkanaście listów, pamiętnik z okresu Wojny Obronnej Polski 1939 i ewakuacji oraz inne dokumenty i drobiazgi został po wojnie przekazany siostrze pilota przez stronę brytyjską. Obecnie sędziwa pani Mazurkiewicz wyraża chęć przekazania tych dokumentów, będących dla niej garstką wspomnień, w dobre ręce. Może żyją jeszcze ludzie, dla których wspomniane listy stanowią część życia?

Z LOTNICZEGO ALBUMU

ELECTRA

W 1936 roku Polskie Linie Lotnicze LOT zakupiły w Stanach Zjednoczonych nowoczesne 10-miejscowe samoloty komunikacyjne — Lockheed L-10A Electra. Oto jeden z czterech pierwszych (SP-AYA), sprowadzonych do kraju drogą morską. Nie latał niestety długo, gdyż w tym samym roku został rozbity pod Tomaszowem Lubelskm.

Zdjęcia ze zbiorów Tadeusza Chwałczyka

Oprócz osobistej i emocjonalnej strony tych dokumentów ważna jest także ich wartość historyczna i dobrze byłoby przekazać je — w sposób godny i serdeczny dla pani Mazurkiewicz — do Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie lub Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Nasza redakcja nie ma archiwum i możliwości właściwego zaopiekowania się tymi dokumentami. Przekazanie ich jako pamiątki do izby pamięci szkoły podstawowej noszącej imię lotnicze nie wydaje się pomysłem trafnym (brak konserwacji specjalistycznej). Wspomnianymi dokumentami warto zainteresować Wydawnictwo MON, w celu uzupełnienia biografii Michała Mazurkiewicza w kolejnym wydaniu Księgi Lotników Polskich. Dla zainteresowanych zamieszczamy adres, jaki podał Adam Chorek w celu korespondencji: **Adam Chorek, ul. Kusocińskiego 22/8, 64-920 Piła.**

WOJNA POWIETRZNA NAD SYNAJEM

Do cyklu Grzegorza Czwartosza „Wojna powietrzna nad Synajem (SP, 29—35/1989) wkradły się liczne błędy literowe, zwłaszcza do odcinka siódmego. Wskutek tego uległy zniekształceniu nazwy miejscowości i samolotów. Przepraszamy Autora i Czytelników.

BRACTWO SZYBOWCOWE

Marcin Kurasik — Piotrków Trybunalski, Tadeusz Pudełko — Krosno. Nadesłane materiały przekazaliśmy Bractwu Podwójnej Mewy, o którego obozie szybowcowym w Krośnie pisaliśmy w SP 38 i 41/1989.

KLUB 1 : 72

Zdenek Hertel-Zimrowice (Czechosłowacja). Klub 1 : 72 nie jest klubem rozumianym jako stowarzyszenie. Taka nazwę nosi stała rubryka w naszym dziale Modelarstwo lotnicze i jest ona poświęcona waloryzowanemu modelarstwu plastykowemu. Zeszyty Klubu 1 : 72 Skrzydlatej Polski to nowa seria naszego Wydawcy, czyli Wydawnictw Komunikacji i Łączności. Właśnie w tej serii ukazały się „Samoloty II wojny światowej, o które pan pyta: Niestety książek i innych wydawnictw nie wysyłamy. Publikacje WKiŁ można nabyć w niektórych księgarniach w Czechosłowacji w Pradze, a także drogą indywidualnej wymiany z hobbistami polskimi — warunki publikacji takiego ogłoszenia podajemy obok w Klubie Iskra.

SYMULATORY DOMOWE

Krzysztof Marek Kozłowski — Pasłek (woj. elbląskie). Dziękujemy, ale z propozycji nadesłania do nas artykułu o symulatorach lotu na komputery domowe nie skorzystamy, ponieważ pana oferta zawarta w liście pokrywa się z tym, co o tych symulatorach opublikowaliśmy w cyklu SP-Mikrolot.

KLUB ISKRA

W Klubie Iskra publikujemy tylko ogłoszenia niehandlowe, które przesłane są do redakcji wraz z wyciętym znaczkiem SP, zamieszczanym w każdym numerze „Skrzydlatej Polski", na dole ostatniej strony.

Za skutki wynikłe z ogłoszeń w Klubie Iskra redakcja nie odpowiada.

Kamil Kociszewski — ul. Synów Pułku 3 m. 31, 01-354 Warszawa — poszukuje modeli samolotów MS-406, P-39 Airacobra (Heller), F4U1 Corsair (Směr), Ca 13 Boomerang (Airfix), planów, schematów malowań, kalkomanii, emalii Revell nr 99 (Silver). W zamian oferuje modele: Me 109E, Ju 88, Widcat, Hellcat, Devastator, P-40N, Ła 5FN, Defiant, Me 262, Fokker FVII, Camel, MiG-21 i inne firmy Novo i innych, numery „Scale Modelar", „Skrzydlatej Polski", L + K, itp., kalkomanie (ESCI, Hasegawa, Micro Scale Decal i inne), liczne plany i zdjęcia, katalogi, emalie, materiały do dioram itp.

Ryszard Olczyk — ul. Leoffiera 60, 25-550 Kielce — interesuje się modelarstwem redukcyjnym. Chciałby nawiązać korespondencję w celu m.in. wymiany modeli.

Jacek Jopek — 36-021 Budziwój 437, woj. rzeszowskie — poszukuje modeli samolotów firm Novo, Novoexport, KP, Revell, Směr, Matchbox i innych.

Jerzy Ziarek — ul. Granitowa 11/5, 93-521 Łódź — poszukuje katalogów modelarskich. Zainteresowany jest wymianą modeli samolotów. Oferuje m.in. modele: Lysander, Canberra, Vengeance firmy Novo.

Jacek Zemło — Joachimów 7a, 08-110 Siedlce 4 — poszukuje wojenno-lotniczo-morskich książek Z. Flisowskiego: „Na wodach Gaudacanalu", „Ku Morzu Filipińskiemu", „Od Iwodziny do Zatoki Tokijskiej". W zamian oferuje artykuły ze „Skrzydlatej Polski" i ŻP (w tym cykle), książki z Biblioteczki Skrzydlatej Polski, modele (KP) — Aero L-29 i C-3A.

Mieczysław Przedawniony Śmigielski — Osiedle Wojska Polskiego 4/11, 98-300 Wieluń — poszukuje zdjęcia samolotu RWD-5 na którym Stanisław Skarżyński przeleciał Atlantyk. Zdjęcie to potrzebne jest Komendzie Hufca ZHP im. pil. ppłk. S. Skarżyńskiego w Sokolnikach.

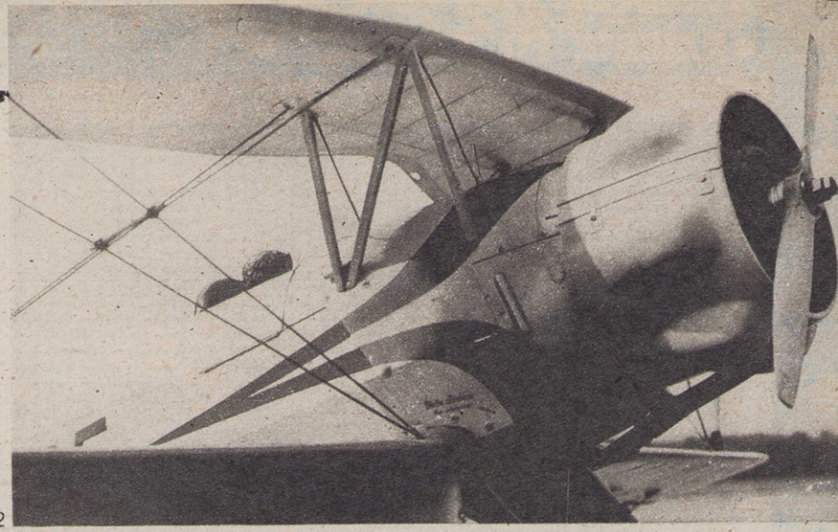
Konrad Gurdak — ul. Cegielniana 4, 39-460 Nowa Dęba, woj. tarnobrzeskie — poszukuje gier na Atari 65 x E w wersji kasetowej, szczególnie symulatorów. W zamian oferuje roczniki „Skrzydlatej Polski" 1986—1989, TBiU i książki lotnicze.

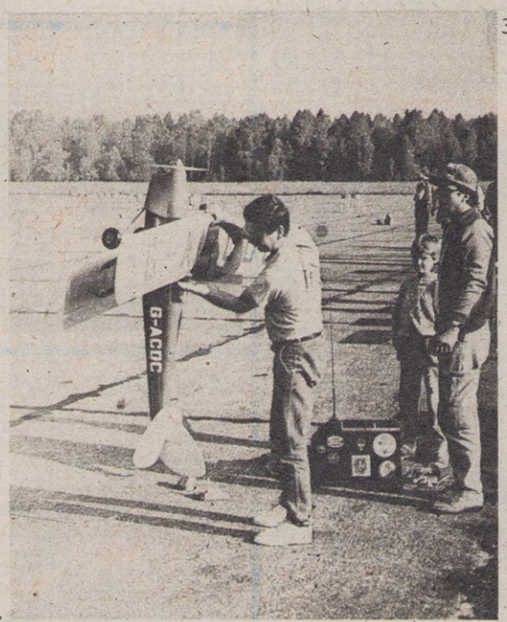
Rafał Paszczuk — ul. Oktiabrskaja pl. 1/280, 117049 g. Moskwa, ZSRR — jest modelarzem, studiuje w Moskwie. Zainteresowany jest wymianą modelj lotniczych firm radzieckich na modele lotnicze firm zachodnich.

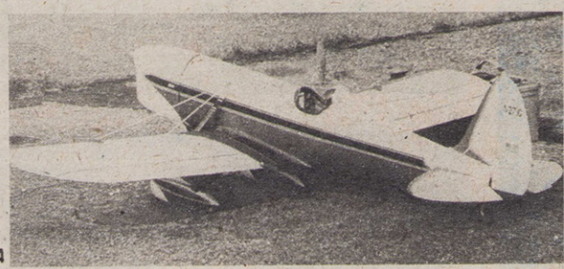
OGŁOSZENIA DROBNE

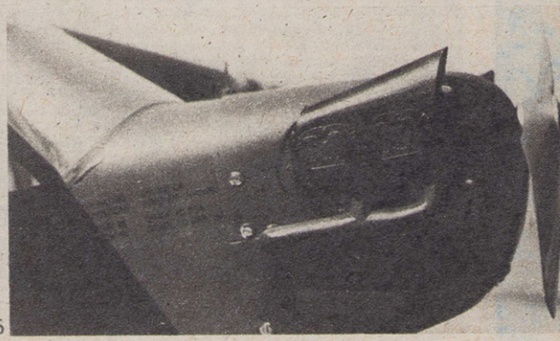
FUTABA-ATTACK
SYNTEZĄ NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI I NOWOCZESNEJ FORMY SPRZĘT DO ZDALNEGO STEROWANIA MODELI W MODEL INFO CENTRUM - WARSZAWA
W SPRZEDAŻY INNY SPRZĘT MODELARSKI
GWARANCJA • SERWIS • RACHUNKI
TEL. 35 - 56 - 87 , 8-10 i 19- 21
PRZYJMUJEMY INDYWIDUALNE ZAMÓWIENIA

Na zdjęciach:
1 — Jacek Wojciechowski (po prawej) i Leszek Bosy podczas przygotowań do startu makiety samolotu Piper Cub;
2 — Bücker Jungmeister Marka Dąbrowskiego — 1. miejsce w MP 1989;
3 — Janusz Rumiński z modelem Tiger Motha;
4 — Ryan 200 Super Ireneusza Pudełko;
5 — przednia część modelu Piper L—4 Zbigniewa Rusinka.
Zdjęcia: Zygmunt Janecki









REFLEKSJE PO MISTRZOSTWACH POLSKI

MAKIETY F4C

Przedstawiając sterowane radiem makiety uczestników tegorocznych mistrzostw Polski chciałbym zwrócić uwagę na kilka szczegółów, różniących makiety naszej czołówki od makiet czołówki światowej. Chodzi o kierunek, w jakim podąża ta niezwykle widowiskowa, a zarazem skomplikowana konkurencja modeli latających.

Kiedy mówimy o wynikach uzyskanych przez naszych zawodników w imprezach światowych, a zwłaszcza kiedy są one słabe, powołujemy się często na wyposażenie zawodników zagranicznych. Jest to tylko część prawdy. Rzecz oczywista, że jeśli istnieje taka możliwość, zawodnik powinien mieć dobry silnik i niezawodną aparaturę. Życie często brutalnie sprowadza nas na ziemię. Okazuje się (nie po raz pierwszy), że nie zawsze najlepiej wyposażeni zawodnicy uzyskują najlepsze wyniki. Na przykład: czwarty w MP — Zbigniew Rusinek w swoim modelu ma dobry silnik, ale Modela nie należy wcale do aparatur, które zawodnicy chętnie instalują w swoich makietach. Z taką aparaturą latał również ósmy w MP — Jerzy Kluzowicz.

Myślę, że właśnie te mistrzostwa były gorzką pigułką, którą niektórzy zawodnicy musieli przełknąć.

Generalnie nasze makiety są jeszcze małe i ciężkie. Już ubiegłoroczny start modelarzy z Czechosłowacji w zawodach krajów socjalistycznych w Krakowie potwierdził naocznie: większe i lżejsze makiety latają lepiej i są bliższe swoich pierwowzorów. Ponieważ nasze makiety są (z małymi wyjątkami) małe — przeto posiadają duże obciążenie skrzydła, a to powoduje duże prędkości i oddala od realizmu. Właśnie zbyt duża prędkość była najczęściej powodem obniżenia oceny za realizm w tegorocznych mistrzostwach. Wyjątkiem był Piper Zbigniewa Rusinka, ale jego makieta ma obciążenie 5,3 kg/m² i minimalną prędkość w granicach 32 km/h. Podobnie — 5,5 kg/m² ma Volksplane Jana Więcława. Ta makieta lata jednak trochę za szybko.

Tiger Moth Janusza Rumińskiego miał obciążenie poniżej 5 kg/m² — 4,5 kg/m². Niestety, model nie zaliczył lotów, trudno więc cokolwiek powiedzieć o jego właściwościach lotnych. Natomiast obciążenie 10,4 kg/m² akrobacyjnego Akromastera Jerzego Kluzowicza zdaje się być nieporozumieniem. Zawodnik zmuszony jest do robienia użytku w ciągu całego lotu z maksymalnych obrotów, niesłabego przecież — jak na tak mały model — silnika.

W ostatnich mistrzostwach świata we Włoszech najwyższą ocenę za realizm otrzymały właśnie makiety, mające obciążenie pomiędzy 4,8 a 5,3 kg/m². Zwycięski F-15, mimo że jest samolotem z natury latającym szybko, ma obciążenie 6,5 kg/m².

Są to prawdy oczywiste i znane nie od dziś. Praw aerodynamiki nie da się oszukać. Dziwić więc może budowanie ostatnio modeli nowych, a bardzo małych, np. Zlin-50L Zbigniewa Mikołajewskiego. Obciążenie skrzydła równe 9 kg/m² mówi wszystko.

Na szczęście większość naszych czołowych zawodników buduje nowe makiety, i co ważne — trochę większe i lżejsze. I tak: Stefan Gaudyński ma zaawansowanego w 70 procentach dwusilnikowego Cometa w skali 1:4,8. Ireneusz Pudełko kończy już Gawrona w skali 1:6,25 z silnikiem czterosuwowym 20 cm³. Zbigniew Rusinek buduje RWD-9: silnik 10 cm³, skala 1:5. Natomiast Wiesław Szubski ma na ukończeniu dwusilnikową Mewę w skali 1:5 z silnikami 6,5 cm³. Na wiosnę być może wystartuje CSS-13 w skali 1:5 z silnikiem OS Max 120, Jana Więcława. Jerzy Kluzowicz buduje Wilgę w skali 1:4, a Leszek Bosy — UT-2 w skali 1:5 z silnikiem 10 cm³.

Jerzy Klimczak sprawił miłą niespodziankę dwiema prawie gotowymi makietami: BE-2a i DH-2 w skali 1:4 — pierwsza z silnikiem Webra-61, druga — z OS Max 120.

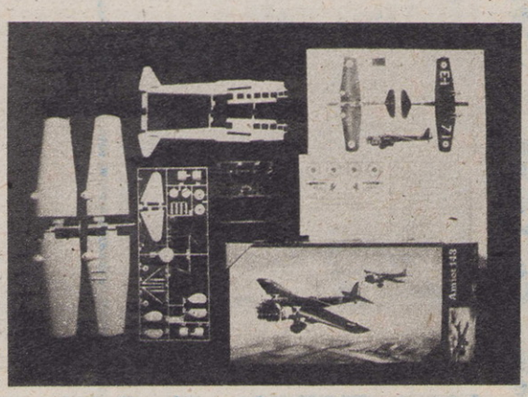
Janusz Rumiński buduje Zlina-526 z silnikiem OS Max 120, a Jacek Wojciechowski rozpoczął prace wstępne na rzecz PWS-26.

Nie startujący w mistrzostwach Roman Pietrzyk (przed zawodami uszkodził Zlina-50L) ma nadzieję zbudować Eagle II w skali 1:3,7 z silnikiem OS Max 120, a Janusz Malarski sygnalizuje przymiarkę do Zlina-26, znanego dobrze w naszych aeroklubach.

Z tych zapowiedzi rysuje się optymistyczny obraz na przyszły rok i lata następne.

PAWEŁ WOŹNIAK

NOWOŚCI KLUBU 1:72



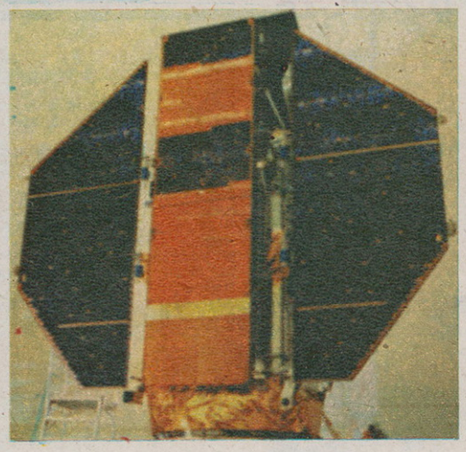
Spółdzielnia Směr w Pradze (CSRS) rozpoczęła produkcję kolejnego modelu w podziałce 1 : 72 z form wypożyczonych na rok od francuskiej firmy Heller. Jest to model dwusilnikowego średniego samolotu bombowego konstrukcji metalowej z lat trzydziestych, produkcji francuskiej, Amiot 143M.

W barwnym pudełku o wymiarach 340 x 190 x 55 mm znajduje się 51 części z jasnoszarego polistyrenu, 20 elementów przezroczystych osłon kabin, okien i wieżyczek. Wielobarwna instrukcja montażu z opisem konstrukcji i historii samolotu oraz kalkomanii pozwalają na budowę modelu egzemplarza z nr. takt. 11. w barwach lotnictwa francuskiego.

Tekst i zdjęcie: MIROSŁAW F. RAWIŃSKI

LASTA JEST PIERWSZA

Lasta (jaskółka), to jugosłowiański, lekki, 2-miejscowy samolot z silnikiem tłokowym służący do szkolenia podstawowego (zdjęcie u góry). Następnie pilot przechodzi na szkolenie zaawansowane na odrzutowym 2-miejscowym samolocie G-4 Super Galeb z licencyjnym silnikiem RR Vipper 632-46 (zdjęcie poniżej), aby dotrzeć już na 2-miejscowe samoloty treningowe MiG-21, Orao, MiG-29. Odmiana bojowa G-4M ma być oblatana w pierwszej połowie 1991 i wejść do serii w 1992.



ROSAT

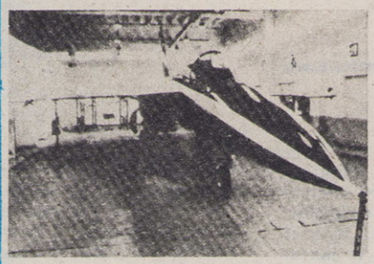
Satelita astronomii rentgenowskiej Dornier Rosat z RFN podczas próby montażowej. Wysokość — 4,4 m, masa — 2,57 Mg, w tym 1,54 Mg ładunku użytecznego. Moc generatora fotowoltaicznego — 520 W. Wyposażony w aparaturę z RFN, USA i Wielkiej Brytanii, m. in. w teleskop 83 cm. Rosat (Roentgen Satellit) ma pracować przez 2 lata na orbicie 450—560 km po wyniesieniu w lutym 1990 rakietą amerykańską Delta-2. Koszt budowy ok. 220 mln DM.

STEROWIEC

Makieta radzieckiego helowego sterowca półsztywnego DS-3 o pojemności 8 000 m³ do przewozu 8 pasażerów. Masa własna — 4 500 kg, użyteczna — 3 000 kg. Prędkość max. — 110 km/h, przelotowa — 80 km/h, pułap — 3 000 m, zasięg handlowy — 2 000 km, czas trwania lotu z prędkością 70 km/h — 29 h. Ładunek podwieszany — 2 Mg. Ma latać w 1990. Rozwiązanie napędu podobnie jak w sterowcu Skyship.

NA TAJWANIE

Prototyp tajwańskiego myśliwca obrończego mającego w 1989 wejść do produkcji seryjnej.

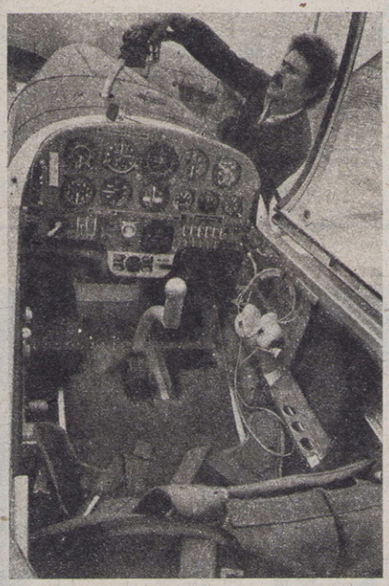


DYREKTOR

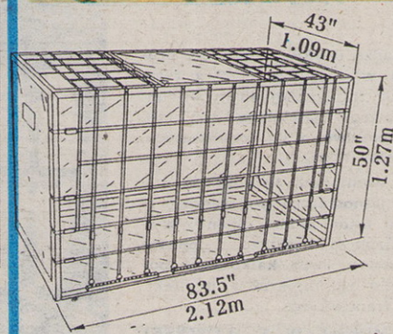
Pani Sonia Meton, prezydent-dyrektor generalny francuskich zakładów silników turbinowych Turbomeca. Na progu 1989 zakłady macierzyste wyprodukowały ponad 40 000 silników, a ponad 14 000 powstało z licencji w 9 państwach. Jest córką niedawno zmarłego inż. J. Szydłowskiego, twórcy zakładów, pochodzącego z Polski.

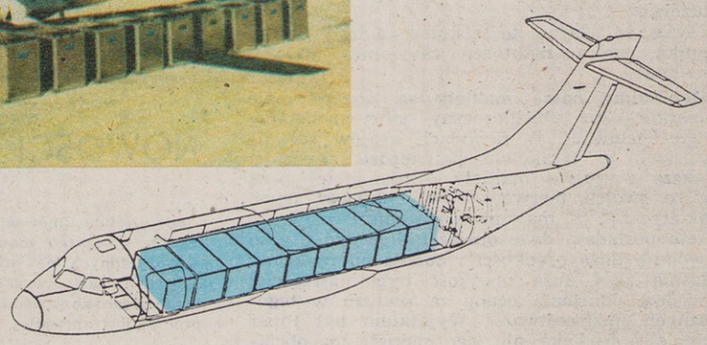
KABINA SAMOLOTU Z-50M

Kabina pilota w nowej odmianie czechosłowackiego samolotu Z-50M do taniego latania akrobacyjnego (silnik M-137 AZ — 180 KM).



KONTENEROWIEC POWIETRZNY





Francusko-włoski samolot transportowy ATR-42 w odmianie kontenerowej (przekształcanej w ciągu 1 h z wersji podstawowej). Kontener BB z RFN o pojemności — 2,8 m³, masie własnej — 65 kg i masie z ładunkiem — 500 kg. Samolot ATR-42 przewozi 9, zaś ATR-72 — 13 kontenerów.

Zdjęcia i rysunki: „Aerosvet International", „Air et Cosmos", archiwum.